Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 64 (2718) Пятница, 11 августа 1950 г. 19-й год издания Цена 30 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

На стахановской вахте мира (1 стр.).
По родной стране (1 стр.).
Ф. Чуйков. — Гениальное произведение о тактических основах большевизма (2 стр.).
В. Селиванов. — Глубже, ярче освещать жизнь молодых речников (2 стр.).
Флоту нужны крепкие кадры электриков и радистов (2 стр.).
П. Крутов и В. Чекутов. Убрать помехи с пути руслановского движения (3 стр.).
П. Александров. — На Каме (3 стр.).
П. Тягин. — Советы шкиперам (3 стр.).
В. Кутьянов. — Новый Устав службы на судах речного флота (3 и 4 стр.).
Письма читателей (4 стр.).
За рубежом. Обзор телеграмм (4 стр.).

За ускоренный оборот судов

Из года в год увеличивающийся об'ем речных перевозок, рост техники речного транспорта, оснащаемого первоклассным флотом и совершенными перегрузочными машинами, пред'являют все более повышенные требования к речникам. Они обязаны полностью использовать доверенную им технику, неуклонно поднимать культуру эксплоатации флота.

Одним из важнейших признаков высокой производственной культуры речного транспорта является ускоренный оборот судов. К увеличению об'ема перевозок, ускорению оборота судов и быстрой доставке грузов неустанно призывают речников партия и правительство. Борьба за выполнение этих требований должна быть основным содержанием всей деятельности хозяйственных руководителей, всех командиров флота и берега, политорганов, партийных и профсоюзных организаций.

Истекшие месяцы навигации показали, что многие пароходства не ведут еще должной борьбы за претворение в жизнь задач, поставленных перед ними партией и правительством. Увеличивая об'ем перевозок, речники еще не добились ритмичной работы флота, более быстрого оборота тяги и тоннажа, доставки грузов в срок. Как известно, Министерство речного флота перевыполнило июльский план по обоим показателям, однако качественные измерители работы флота и берега оказались в ряде случаев неудовлетворительными.

Речь идет, прежде всего, о больших простоях флота в портах и на пристанях, о нарушениях графика движения, следствием чего является, в частности, несвоевременное отправление и прибытие судов.

В этом отношении особенно характерна «деятельность» Волготанкера (начальник пароходства тов. Кучкин, начальник политотдела тов. Конаков, председатель бассейнкома тов. Севрюков). В Волготанкере прочно укоренилась негодная практика: раскачка в первые дни месяца и авралы — в последние дни. Так было и в мае, когда за последние три дня была отправлена треть месячной нормы грузов, а в последние сутки — выполнено 550 проц. суточного задания. Так закончили июльский план и в этом пароходстве, кстати, не без участия в «штурме» специально командированных в Астрахань представителей министерства.

Можно ли достичь хороших качественных показателей в использовании и обработке флота, если такое крупнейшее пароходство, как Волжское грузовое, в минувшем месяце отправило по графику 59,5 проц. судов, а прибытие по графику составило 40 проц. В Камском пароходстве по графику ушло 57,5 и прибыло 67 проц. судов, в Северо-Западном соответственно 40 и 22 проц., в Енисейском — 31,4 и 33,4 проц. и т. д.

Несвоевременное отправление и прибытие караванов вызывает простои флота на рейдах и у причалов. И мы видим, что у того же Волжского грузового пароходства стоянки тяги с судами в июле превысили норму на 18 проц., а тяги с плотами — на 58. На Каме эти сверхплановые простои составили по тяге с сухогрузами около 35 проц., а по тяге с плотами — 28.

Приведенные нами примеры наглядно показывают, во что обходится государству отсутствие эксплоатационной культуры в работе ряда звеньев речного транспорта.

Жизнь настойчиво диктует необходимость решительно покончить с бескультурьем в использовании транспортных средств. Не повысив культуры в диспетчерском командовании и в работе береговых организаций, нельзя добиться дальнейшего развития руслановского и бурлаковского движения, повсеместного внедрения часового графика, нельзя обеспечить скоростную обработку флота. Горячее стремление поскорее изжить серьезные пороки в работе флота и берега выразили портовики и диспетчеры-движенцы волжских пароходств, выступившие на-днях с совместными обязательствами по ускорению оборота судов.

Портовики и диспетчеры стремятся об'единить свои усилия, чтобы достичь четкости и согласованности в работе, чтобы использовать большие внутренние резервы, имеющиеся в каждом бассейне. Их обязательства направлены к тому, чтобы обеспечить движение и обработку судов точно по графику, снять рогатки, мешающие этому, ликвидировать узковедомственные интересы пароходств, которые тормозят использование всей провозной способности флота. «Лишь об'единенными усилиями всех участников речного транспортного конвейера, — говорится в обязательствах, — путем всемерного расширения и внедрения опыта новаторов мы превратим волжские порты и пристани в передовые социалистические предприятия речного транспорта, решительно улучшим использование флота, обеспечим выполнение и перевыполнение плана перевозок завершающего года послевоенной сталинской пятилетки».

Обязательства волгарей будут с честью реализованы, если за их выполнение будет бороться каждый речник, на каком бы посту он ни находился. Механизаторы должны добиваться максимальной производительности кранов, транспортеров и других перегрузочных машин. Бригады грузчиков обязаны производительно использовать каждую рабочую минуту. Командиры пристаней, участков, рейдов должны создать все условия для организации быстрой загрузки и разгрузки судов. Долг диспетчеров движения и портовых диспетчеров — обеспечить своевременную и точную информацию о подходе судов, о характере грузов, их направлении и т. д., принимая все меры к обеспечению графика.

Крепче должен быть контакт между портовиками и судовыми командами. И те и другие в равной мере должны чувствовать ответственность за ускоренный оборот флота. Заслуживает всяческого поощрения опыт комплексного соревнования комсомольско-молодежной бригады причала № 5 Горьковского порта с комсомольцами грузо-пассажирских судов камской линии. В результате тесного содружества работников причала и команд эти суда обрабатываются в Горьком в срок и досрочно. Соревнование породило взаимное уважение и доверие, благодаря которым отпала необходимость в такой затяжной операции, как взвешивание грузов. Ни одна из сторон ни в пропорции, ни в количестве груза не пред'являла претензий на недостачу или порчу грузов.

До сих пор имеется много нерешенных вопросов, возникших в результате реорганизации волжских пароходств, что отрицательно сказывается на использовании флота и сроках доставки грузов клиентам. Одним из таких вопросов — отсутствие четких границ ответственности за простой судов в узловых волжских пунктах: Горьком, Куйбышеве, Сталинграде и др. Так, при анализе обстоятельств с обработкой 31 баржи в Горьком выяснилось, что по 16 судам данные о времени нахождения их в порту совпадают с учетом как порта, так и районного управления, а по 15 баржам расходятся: то районное управление взваливает вину за задержку судов на порт, то, наоборот, порт считает виновником простоя районное управление. Если бы Главнефтефлот глубже вникал в работу своих смежных пароходств, особенно там, где соприкасаются, переплетаются, а иногда и сталкиваются их интересы, давно можно было бы установить строгие границы их ответственности за простой судов, упорядочить методологию учета, ликвидировать нарушения регулирующего графика.

Какие последствия влечет ломка регулировочного графика, покажем на одном примере. В конце июля командиры движения Волжского грузового пароходства самовольно перевели на Владимировку несколько барж, шедших за грузом в Камбарку. И получилось, что во Владимировке тоннажа оказалось в избытке, он простаивал в ожидании погрузки, а из Камбарки пароходство не смогло отправить тысячи тонн колчедана. Был сорван месячный план Камбарки, а причалы, перерабатывающие колчедан в Западном порту Москвы и в Щербаковском порту, в первые дни августа простаивали.

Начавшееся комплексное соревнование портовиков и движенцев будет действенным в полной мере лишь тогда, когда не только политорганы, партийные и профсоюзные организации на линии будут всемерно способствовать развитию этого соревнования, но и когда руководство этим соревнованием, повседневная помощь ему станут кровным делом Главцентрофлота и Центрального отдела перевозок. Они должны решить ряд важных вопросов, способствующих ускорению оборота флота и доставки грузов. Назрела необходимость, например, в организации линий грузовых теплоходов Горький — Сталинград, Москва—Казань, Москва — Уфа. Сейчас из-за отсутствия таких линий грузы, идущие с Оки на Белую и в низовья Волги, подолгу задерживаются в ожидании перевалки и отправки.

Претворение в жизнь обязательств коллективов портов, пристаней и диспетчеров движения волжских пароходств, играющих ведущую роль в грузообороте речного транспорта, даст возможность не только успешно выполнить, но и перевыполнить план перевозок 1950 года. Не подлежит сомнению, что речники Волжского бассейна, неся почетную стахановскую вахту мира, сдержат свое слово. Вместе с волгарями за высокую культуру эксплоатации флота, за быстрейшую доставку грузов будут бороться и речники бассейнов Востока, Севера и Юга. Стахановские усилия речников будут направлены к тому, чтобы добиться нового мощного под'ема речного транспорта, дальнейшего его технического прогресса.

На стахановской вахте мира

Выполнили пятилетний план

На пять месяцев раньше срока коллектив пристани Устькаменогорск завершил выполнение пятилетнего плана грузопереработки. Для Зырянского рудоуправления, рыбаков Зайсана, для МТС и колхозов республики отправлены первые караваны барж со сверхплановым грузом.

Подписавшись под Стокгольмским Воззванием, грузчики, механизаторы и крановщики пристани дали слово еще выше поднять производительность труда. Свое слово они держат с честью.

С первых дней стахановской вахты мира производительность бригад заметно возросла. Особенно высокой выработки добиваются грузчики, где бригадирами тт. Акаев и Асынжанов. Они в среднем сменное задание перевыполняют в полтора — два раза.

На угольном причале образцы стахановского труда показывают механизаторы во главе с бригадирами тт. Лебедевым и Петраченко. Их выработка за месяц составила свыше 200 проц. На погрузке и выгрузке концентратов бригада инициаторов скоростных методов тт. Мышагина и Бек в июле выполнила план на 190 проц.

В соревновании за скоростную обработку флота значительных успехов достигли крановщики. Бригада тов. Порстникова, работающая на кране «Ортон», выполнила июльский план на 180 проц., бригада тов. Филиппенко на кране «Флорентина» — на 175 проц. Бригада тов. Тытычева на переработке технических грузов дала около двух норм.

Большого опыта и производственной сноровки требует от грузчиков и механизаторов погрузка тяжеловесов в баржу на причале технических грузов. Этим мастерством в совершенстве овладела бригада крановщика тов. Горелова, выполняющая норму на 200 проц.

На Верхнем Иртыше досрочно завершили выполнение пятилетнего плана переработки грузов также коллективы пристаней Предгорное (Восточно-Казахстанская область), Мойка и Мостик (Павлодарская область).

С. ЯНКОВСКИЙ.

СЕМИПАЛАТИНСК.

Досрочно доставляем грузы

С честью несут вахту мира передовые коллективы судов Среднеазиатского пароходства. Команда парохода «Ворошилов» (капитан тов. Нурметов) на участке Талдык—Ходжейли провела тяжеловесный воз на 27 часов раньше срока. Коллектив теплохода «Коммуна» (капитан тов. Коновалов) доставил воз весом 2600 тонн при норме 2000 тонн из Аральска до Уч-Сая за 45 часов вместо 52 по графику.

Первым применил в пароходстве почасовой график движения коллектив парохода «Щорс» (капитан тов. Гельдыев). Результаты выполнения графика ежечасно отмечались на специальной доске. В среднем за этот рейс каждая вахта проходила более 6 постов вместо 5, груз доставили досрочно.

В дни стахановской вахты мира 18 коллективов самоходных и 14 несамоходных судов завершили свои пятилетние задания.

ЧАРДЖОУ (наш корр.).

Скоростной рейс теплохода „Аджария“

На колхозных и совхозных полях нашей страны созрел богатый урожай. Долг каждого речника волжской магистрали — в срок и досрочно доставлять хлебные грузы в пункты назначения.

Коллектив теплохода «Аджария», став на погрузку хлеба нового урожая, заключил комплексный договор с пристанью Красноармейск и железнодорожниками станции Сарепта на досрочную загрузку судна. В результате сплоченной работы теплоход «Аджария» был загружен за 7 часов.

В дни, когда весь советский народ, все прогрессивное человечество подняли свой голос против англо-американских империалистов, пытающихся разжечь новую войну и развязавших кровавую агрессию в Корее, коллектив нашего судна стал на стахановскую вахту мира и рейс с хлебом нового урожая об'явил стахановским рейсом мира.

Палубная и машинная команды жили одной мыслью — использовать все имеющиеся резервы судна и доставить груз досрочно в пункт назначения.

В пути следования мы применили сепарацию масла для главных двигателей замкнутым циклом: отстойник — сепаратор — отстойник. Этим методом мы пользуемся с начала навигации. Он удобен тем, что при работе машин масло с температурой 35°, попадая в сепаратор, подогревается до 60°, лучше отделяет механические примеси. Пар мы получаем от газа главных машин, не затрачивая ни грамма жидкого топлива на сепарацию масла.

В результате этого мероприятия за эксплоатационное время мы сэкономили не одну тонну котельного топлива.

Особое внимание в рейсе было уделено прохождению перекатов и обходу караванов.

В результате творческих усилий коллектива теплохода «Аджария» в Кинешму мы пришли на 24 часа раньше графика, повысив техническую скорость до 318 километров в сутки.

В. ДОРОДНОВ.

г. ГОРЬКИЙ.

В едином порыве

С большой радостью речники Сибири встретили сообщение о единодушном подписании Стокгольмского Воззвания трудящимися Советского Союза. Продолжая вахту мира, водники изо дня в день борются за выполнение и перевыполнение плана перевозок, экономию топлива, ускоряют оборачиваемость судов.

Экипаж парохода «Советская Белоруссия» совершает рейсы точно по графику и перевыполняет план перевозок. Хорошо работают кочегары тт. Шилов и Пестов. Они всегда держат пар на марке, экономят горючее. За счет этого пароход ежемесячно делает дополнительные рейсы. Самоотверженно трудятся молодые стахановцы, воспитанники ремесленного училища—смазчики тт. Душкин и Михалев, рулевые тт. Коряков и Картавченко. Экипаж буксирного парохода «Генерал Ватутин» обязался делать с полной нагрузкой против течения 110 километров в сутки. Это обязательство выполняется с честью. Недавно в рейсе на север пароход безостановочно буксировал караван на протяжении 700 километров. Груз был досрочно доставлен к месту назначения. Команды пароходов «Лейтенант Здоровцев», «Козьма Минин», «Пожарский» и многих других судов стахановской работой также демонстрируют свою волю к миру.

Механизаторы Кировского участка Омского порта обрабатывают флот скоростными методами. Бригада механизаторов тов. Иванова, в которой много бывших фронтовиков, хорошо организовала труд, повысила производительность механизмов и выполняет дневные нормы на 200 проц. Коллектив Самаровского путейского участка выполнил свои обязательства, взятые при подписании Воззвания: обновил обстановочный инвентарь на плесах Нижнеобского района, электрифицировал плавучую обстановку.

На Антаре экипажи судов «Шкирятов», «Черембасс» и многих других, механизаторы пристани Макарьево, а также команды амурских пароходов «Баку» и «Маяковский» и рабочие Хабаровских судоремонтных мастерских своими стахановскими делами голосуют за мир.

На Лене и Верхнем Иртыше, на Енисее и Селенге, на больших и малых реках Сибири и Дальнего Востока, изрезавших гигантскую территорию от Урала до Тихого океана, множатся стахановские дела речников, свидетельствующие о несокрушимом морально-политическом единстве советского народа, о несгибаемой воле к миру.

НОВОСИБИРСК (наш корр.).

Трудовой вклад речников Вятки

Англо-американские империалисты ведут упорную подготовку к новой войне и развязали её в Корее. Но советский народ не хочет войны, как не хотят ее все свободолюбивые народы мира.

На происки американских империалистов речники Вятки отвечают новыми трудовыми подвигами. Многие коллективы судов становятся на стахановские вахты мира.

Пароход «Кильмезь» (капитан тов. Курочкин, механик тов. Черезов) июльский план выполнил на 125 процентов, пароход «Вятка» — на 110 процентов, грузо-пассажирский пароход «Энгельс»—на 150 процентов, «Чусовая» — на 144 процента. Работая по-руслановски, коллектив буксирного парохода «Иньва» (капитан тов. Соковнин) июльский план выполнил на 168 процентов.

Коллектив грузо-пассажирского парохода «Герцен» (капитан тов. Ярыгин) в июле все рейсы об'явил стахановскими и добился отличных результатов. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования речников за второй квартал 1950 года коллективу парохода «Герцен» была присуждена третья Всесоюзная премия.

Коллектив Вятского пароходства, став на вахту мира, июльский план перевыполнил по тоннам и тонно-километрам.

С большим удовлетворением встретили речники Вятки сообщение об окончании кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием в Советском Союзе.

Водники Вятки в августе продолжают нести стахановскую вахту мира.

г. КИРОВ (по телеграфу).

Население Кореи дружно подписывается на заем

ПХЕНЬЯН, 8 августа. (ТАСС). Среди населения провинций Южный Пхеньян, Канвон, Хванхэ и других широко развернулось движение за досрочный выкуп облигаций займа, имеющее целью мобилизацию всех средств на обеспечение победы. Население уезда Анчжу уже 24 июля полностью погасило сумму подписки на заем. Крестьяне этого уезда решили самоотверженно трудиться, чтобы бесперебойно снабжать Народную армию продовольствием, и 25 июля закончили сдачу натурального налога по ранним зерновым культурам.

Дружно подписывается на заем население уезда Пхенвон. Оно направило также много подарков войскам Народной армии.

Досрочно погашают подписку на заем трудящиеся провинции Канвон.

Трудовые успехи китайских железнодорожников

ПЕКИН, 8 августа. (ТАСС). Как сообщает газета «Дунбэйжибао», недавно работники мукденского паровозного депо установили рекорд безаварийного пробега поездов. Пассажирские поезда прошли 1 миллион километров без аварий в течение 122 дней с 21 марта по 20 июля.

Издание трудов В. И. Ленина и И. В. Сталина в Болгарии

СОФИЯ, 8 августа. (ТАСС). Как передает Болгарское телеграфное агентство, вышел в свет первый том сборника «Ленин и Сталин о партийном строительстве». В этот том вошли произведения В. И. Ленина и И. В. Сталина, относящиеся к дооктябрьскому периоду истории Всесоюзной коммунистической партии (большевиков).

Тираж сборника—30 тыс. экземпляров.

Успешная уборка урожая в Польше

ВАРШАВА, 10 августа. (ТАСС). Польское агентство печати передает сообщение о ходе уборочной кампании этого года. Из 9,5 млн. гектаров посевной площади, занятой под основными зерновыми культурами, уже собран урожай с площади 8,5 млн. гектаров.

В ходе уборочной кампании впереди шли государственные сельскохозяйственные имения, где было механизировано около 90 процентов всех работ.

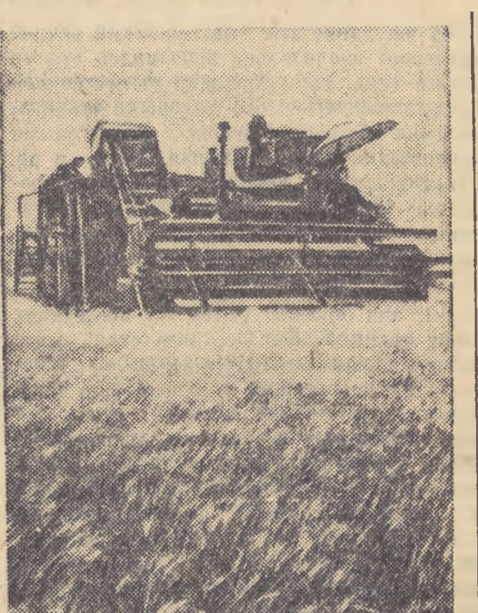
Производственные кооперативы оказались намного впереди единоличных крестьянских хозяйств. Быстроте уборки урожая в большой степени способствовали 122 государственные машинные станции, которые предоставили в распоряжение государственных сельскохозяйственных имений и земледельческих производственных кооперативов 2450 тракторов, свыше 1 тысячи снопоувязалок и 9 комбайнов.

Подготовка в Польше школ к новому учебному году

ВАРШАВА, 10 августа. (ТАСС). Польское агентство печати передает, что по всей стране ведутся работы по постройке и ремонту школьных зданий. В 1950 году государство отпустило на эти цели 10,7 млрд. злотых.

В Варшаве подходят к концу работы по постройке новых и ремонту 74 школьных зданий. До начала нового учебного года в Варшаве будет отремонтировано 99 школ.

По родной стране



Самоходный комбайн на уборке озимой пшеницы в колхозе им. Фрунзе Одесской области.

Фото А. ПОДБЕРЕЗСКОГО (Фотохроника ТАСС).

Увековечение памяти М. И. Калинина

ПЕТРОЗАВОДСК, 9 августа. (ТАСС). Совет Министров Карело-Финской ССР принял постановление об увековечении памяти М. И. Калинина.

Как известно, в 1904 году М. И. Калинин был выслан царским правительством за революционную деятельность в Олонецкую губернию. Свыше полугода провел он в далеком северном городке Повенец. Здесь будет реставрирован домик, в котором жил М. И. Калинин во время ссылки. Решено создать музей М. И. Калинина. Рядом будет построена библиотека-читальня его имени.

ГОРНЯКИ ДОНБАССА НА ВАХТЕ МИРА

ВОРОШИЛОВГРАД, 9 августа. (ТАСС). Горняки Донбасса, продолжая нести стахановскую вахту мира, знаменуют эти дни новыми трудовыми успехами. Передовые коллективы в тресте «Лисичанскуголь» добывают теперь уголь в счет сентября и октября.

Горняки шахты имени Титова, перейдя на цикличную работу в каждом забое, за 8 дней августа сделали 10 циклов. Они досрочно выполнили восьмимесячный план и сегодня добыли шестой эшелон топлива в счет сентября.

Большой производственной победы добился коллектив Ворошиловского шахтоуправления. Вчера он завершил девятимесячное задание. По-стахановски трудятся здесь комбайнеры. Водители комбайна «Донбасс» тт. Науменко, Ляшенко, Сытник, Перепелица и другие ежедневно выполняют новые нормы на 115—120 процентов.

Сверх восьмимесячной программы добывают уголь горняки Краснянского шахтоуправления треста «Краснодонуголь» и коллективы 12 других шахт и шахтоуправлений Ворошиловградской области.

РУДА СВЕРХ ПЛАНА

КРИВОЙ РОГ, 9 августа. (ТАСС). Криворожские горняки увеличивают добычу руды. Коллективы рудников имени Ильича, «Ингулец», имени Дзержинского, «Большевик», имени Розы Люксембург уже имеют на своих августовских счетах сотни тонн сверхплановой руды.

На шахте № 10 рудника имени Ильича бурильщик Владимир Статива, обрушая руду одновременно в нескольких забоях, добивается самой высокой выработки. Сегодня он выполнил норму на 300 процентов. Вдвое превышает задания бурильщик Александр Яковлев. Горняки крупнейшего в бассейне рудника имени Дзержинского с начала августа выдали на-гора много эшелонов сверхплановой руды.

Сотни горняков ознаменовали дни стахановской вахты мира значительным повышением производительности труда. Сегодня на шахте «Северная» рудника имени Кагановича бурильщик Виктор Захарченко обрушил в шесть раз больше руды, чем было предусмотрено заданием. Около четырех норм выработал бурильщик Афанасий Попов.

ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ СТРАНЫ

ЛЕНИНГРАД, 10 августа. (ТАСС). Продукцию завода «Союз» и фабрики «Светоч» знает каждый школьник страны. В цехах этих предприятий изготовляются миллионы ученических тетрадей и перьев.

К новому учебному году фабрика «Светоч» уже отправила в 25 республик и областей страны около 74 миллионов школьных тетрадей. Вчера свыше 3 миллионов тетрадей направлено в Карело-Финскую ССР, в Горьковскую и Великолукскую области.

Завод «Союз» ежедневно выпускает 1.800 тысяч перьев. Предприятия поставляют свою продукцию в 1.100 адресов страны.

Землеустройство колхозов

ОРЕЛ, 10 августа. (ТАСС). В результате об'единения в области более чем в два раза сократилось число колхозов. В села направлены 25 землеустроительных отрядов, которые одновременно ведут работу в 211 колхозах. До конца года травопольные севообороты будут введены в 144 укрупненных сельхозартелях.

Обильный урожай фруктов

КИШИНЕВ, 10 августа. (ТАСС). Нынешнее лето в Молдавии отличается исключительным обилием фруктов и овощей. В колхозах и совхозах ведется массовый сбор яблок, груш, слив.

Богатый урожай дозревает на виноградниках республики.

Сталинградский тракторный завод. Погрузка тракторов «ДТ-54» на железнодорожные платформы.

Фото С. ПРЕОБРАЖЕНСКОГО (Фотохроника ТАСС).

Путина на Балтике

РИГА, 10 августа. (ТАСС). Рыбаки Латвии приступили к осенней путине на Балтике. Достигнуты первые успехи. Почти по 200 тонн трески и камбалы сдали рыбозаводам лиепайский колхоз «Большевик», вентспилсский колхоз «Саркана Бака» и другие.

Сотни центнеров лосося, кильки и салаки выловили рыбаки туйского, скултского и куйвижского колхозов, уже завершивших годовой план.

Рыболовецкие колхозы республики начали осеннюю путину хорошо подготовленными. Полностью отремонтирован моторный и парусный флот. На промысле занято около 600 мотоботов и тралботов.

Издание брошюры И. В. Сталина „Марксизм и вопросы языкознания“

Государственное издательство политической литературы выпустило в свет брошюру товарища И. В. Сталина «Марксизм и вопросы языкознания».

В брошюру вошли труды товарища Сталина: «Относительно марксизма в языкознании», «К некоторым вопросам языкознания», «Ответ товарищам».

Тираж брошюры — 500 тысяч экземпляров.

(ТАСС).

Передовая пристань

Коллектив пристани Макарьево, завоевавший во Всесоюзном соревновании речников за второй квартал переходящее красное знамя ВЦСПС и министерства, по-стахановски работал и в июле. План переработки грузов превышен на 14 проц., производительность труда на грузовых работах выше заданной на 68 проц.

Пристани присуждено за работу в июле первое место в соревновании портов и пристаней Восточносибирского пароходства. Наилучших производственных показателей достигла сквозная диспетчерская смена тов. Кулаковой. Среди механизаторов победителем признана бригада тов. Шутова, а среди грузчиков — инициатор коллективной обработки вагонов—бригада тов. Рожкова.

Благодаря инициативе стахановцев и внедрению рационализаторских предложений производительность ленточных транспортеров доведена на пристани до 263 тонн в час.

По вине пристани в прошлом месяце не было ни одной задержки судов.

ИРКУТСК (по телеграфу).

Гениальное произведение о тактических основах большевизма

К 45-летию со дня выхода книги В. И. Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции»

9 августа 1905 года в большевистской газете «Пролетарий» было опубликовано извещение о выходе в свет книги В. И. Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции». Огромно значение этой книги в истории большевистской партии.

Книга В. И. Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции» написана в июне—июле 1905 года —в период развития и под'ема первой русской буржуазно-демократической революции. Бессмертные идеи книги В. И. Ленина сыграли поистине всемирно-историческую роль в осуществлении пролетариатом социалистической революции и завоевании им политической власти.

В этом классическом произведении Ленин возродил гениальные мысли Маркса и Энгельса о стратегии и тактике пролетариата, развил их дальше, обобщил опыт русской революции и международного пролетарского движения, разработал новую теорию социалистической революции. Этой работой были заложены тактические основы партии Ленина—Сталина.

В. И. Ленин подверг уничтожающей критике оппортунистическую тактику русских меньшевиков и тактику международного оппортунизма. Титан революционной мысли и революционного действия В. И. Ленин своим могучим гением осветил путь к победоносной социалистической революции.

***

Нарастающий под'ем первой русской революции требовал от социал-демократии единой марксистской тактики в революции. Но оппортунизм меньшевиков, их раскольнические действия привели к расколу российской социал-демократии на две фракции, а по существу на две партии. К своим старым разногласиям с большинством партии по организационным вопросам меньшевики добавили новые разногласия, — разногласия по тактическим вопросам.

Тактическая линия большевиков была выработана III с'ездом партии (апрель 1905 г.) — первым большевистским с'ездом. Она исходила из ленинского стратегического плана и была рассчитана на полную победу буржуазно-демократической революции и на ее перерастание в революцию социалистическую.

Выработанная меньшевистской конференцией тактическая линия исходила из оппортунизма меньшевиков и была рассчитана на свертывание революции, на ее поражение.

«Два с'езда — две партии» — так определил положение в партии Ленин, осудив меньшевиков как раскольников, как «отколовшуюся часть партии».

В своей исторической книге «Две тактики социал-демократии в демократической революции» Ленин нанес сокрушающий удар тактике меньшевиков, отстоял решение III с'езда, разработал и обосновал большевистскую тактику в революции.

Основным тактическим положением, пронизывающим все содержание книги Ленина, является великая идея о гегемонии пролетариата, как передовой революционной силы общества, как вождя, руководителя буржуазно-демократической революции. Идея гегемонии пролетариата, учил Ленин, является одним из коренных положений марксизма, и отказ от этой революционной идеи есть самый махровый оппортунизм.

Русская революция 1905 г. была первой революцией эпохи загнивающего и умирающего капитализма — империализма. Эта революция против царизма была в то же время революцией против империализма. Поэтому буржуазии было невыгодно доведение революции до конца, и она искала сделки с царизмом, который являлся по определению Ленина «военно-феодальным империализмом».

Признавая буржуазный характер первой русской революции, которая «неспособна непосредственно выйти из рамок только демократического переворота», Ленин учил, что эта революция является не верхушечной, а народной революцией против царизма. Она привела в движение весь народ, весь рабочий класс, все крестьянство.

Тактику меньшевиков, отрицавших гегемонию пролетариата в революции и выступавших против союза рабочих и крестьян, Ленин считал предательством кровных интересов пролетариата.

«Марксизм учит пролетария, — писал Ленин, — не отстранению от буржуазной революции, не безучастию к ней, не предоставлению руководства в ней буржуазии, а, напротив, самому энергичному участию, самой решительной борьбе за последовательный пролетарский демократизм, за доведение революции до конца» (Соч., т. 9, стр. 35—36).

Исход революции, учил Ленин, зависит от того, сыграет ли рабочий класс роль вождя народной революции. Ленин доказал, что пролетариат может и должен стать гегемоном революции; он призван историей сыграть руководящую роль в общедемократическом революционном движении.

У пролетариата, указывал Ленин, есть возможность выполнить роль вождя революции, потому что он имеет свою собственную, не зависимую от буржуазии, политическую партию, способную сплотить пролетариат в «единую и самостоятельную политическую силу».

Пролетариат, говорил Ленин, больше заинтересован в буржуазно-демократической революции, чем буржуазия. Ему выгодно революционным путем, последовательно и решительно смести монархию, ликвидировать феодально-крепостнические порядки, развить революционную самодеятельность, инициативу и энергию крестьянства, укрепить с ним боевой союз.

Все это могло приблизить победу социалистической революции. «Поэтому буржуазная революция, — писал Ленин, —в высшей степени выгодна пролетариату. Буржуазная революция безусловно необходима в интересах пролетариата» (Соч., т. 9, стр. 34).

Буржуазия, боясь полной победы революции, стремилась к сохранению царской власти путем заключения с ней сделки на базе конституционной монархии. Буржуазия была заинтересована, чтобы буржуазно-демократическая революция медленно, нерешительно, путем реформ провела для нее выгодные преобразования.

Революционной силой, способной одержать решительную победу над царизмом, мог быть только народ — пролетариат и крестьянство. Решительная победа революции над царизмом, учил Ленин, есть революционно-демократическая диктатура пролетариата и крестьянства.

Учение Ленина о гегемонии пролетариата отстаивал и развивал товарищ Сталин. В своих произведениях, тесно примыкающих к ленинским «Двум тактикам», товарищ Сталин указывал, что только пролетариат может и должен стать надежной опорой подлинной демократии, что успех буржуазно-демократической революции будет прежде всего зависеть от руководящей роли рабочего класса. Товарищу Сталину принадлежит знаменитое положение о том, что гегемонию пролетариата может обеспечить только революционная марксистская партия. «Но для этой руководящей роли,— писал товарищ Сталин, — рабочий класс должен организоваться в самостоятельную политическую партию» (Соч., т. 1, стр. 31).

Главной силой революции, указывал товарищ Сталин, является пролетариат, знаменосцем же её — его партия.

Вместе с Лениным товарищ Сталин разрабатывал тактические основы марксистской партии, партии нового типа.

***

Обосновывая необходимость революционного союза пролетариата с крестьянством, Ленин указывал, что у пролетариата должен быть надежный союзник, заинтересованный в решительной и полной победе над царизмом, что пролетариату нужен такой союз с крестьянством, внутри которого была бы обеспечена руководящая роль за рабочим классом. «Последовательным борцом за демократизм может быть только пролетариат. Победоносным борцом за демократизм он может оказаться лишь при том условии, если к его революционной борьбе присоединится масса крестьянства» (Соч., т. 9, стр. 44).

Меньшевики боялись, что в результате решительного и последовательного проведения революции буржуазные классы могут отшатнуться от революции и тем самым погибнет революция. Такую оппортунистическую тактику Ленин считал предательством интересов революции, интересов народа, как «тактику превращения пролетариата в жалкого прихвостня буржуазных классов».

Ленин учил, что только тогда начнется настоящий размах русской революции, когда буржуазия отшатнется от неё и активным революционером выступит масса крестьянства наряду с пролетариатом. Поэтому, указывал Ленин, чтобы революция была доведена до конца, она должна опереться на такие революционные силы, как пролетариат и крестьянство, которые способны парализовать, изолировать буржуазию, заставить её отшатнуться от революции.

Таково основное тактическое положение большевизма о руководящей роли пролетариата в буржуазно-демократической революции. Это была новая установка марксистской партии по вопросам тактики, отличавшаяся от тактических установок, существовавших до этого в марксистском арсенале.

***

Важнейшим средством свержения царизма и завоевания демократической республики Ленин считал победоносное вооруженное восстание народа. В непримиримой борьбе с меньшевиками и всеми оппортунистами II Интернационала, проповедывавшими классовый мир и соглашательство, Ленин отстоял и развил идеи Маркса и Энгельса о вооруженном восстании и показал, что единственным средством свержения царизма, господства помещиков и капиталистов является победоносное вооруженное восстание народа.

Ленин учил, что восстание народа может быть успешным лишь при условии, если партия пролетариата сумеет подготовить, вооружить народ и обеспечить свое руководство восстанием; восстание должно быть всенародным, могучим и победоносным.

Партия пролетариата, указывал Ленин, должна дать такие лозунги и призывы, которые бы могли развязать революционную инициативу масс, сплотить и вдохновить их на победу. Это — массовые политические стачки, осуществление революционным путем 8-часового рабочего дня и других требований рабочего класса, организация революционных крестьянских комитетов и проведение революционным путем всех демократических преобразований вплоть до конфискации помещичьих земель, вооружение рабочих.

Ленин указывал, что победоносное восстание народа должно привести к свержению царского правительства и созданию временного революционного правительства. Решительная победа революции над царизмом, учил Ленин, есть революционно-демократическая диктатура пролетариата и крестьянства, и при том энергичная и твердая диктатура.

Ленинские положения о вооруженном восстании, о победоносном развитии революции со всей решительностью и последовательностью защищал и развивал в своих произведениях товарищ Сталин. «Только тогда, — писал он, — когда вооруженный народ выступит во главе с пролетариатом и поднимет знамя всеобщего восстания, — только тогда может быть свергнуто опирающееся на штыки царское правительство» (Соч., т. 1, стр. 190).

Товарищ Сталин, ведя огромную революционную работу в Закавказье в 1905 году, беспощадно разоблачал меньшевиков, как противников революции и вооруженного восстания. Он готовил рабочих к решительной схватке с царизмом. На митинге в Тифлисе в 1905 году товарищ Сталин говорил рабочим: «Что нужно нам, чтобы действительно победить? Для этого нужны три вещи: первое — вооружение, второе — вооружение, третье — еще и еще раз вооружение» («История ВКП(б). Краткий курс», стр. 78).

***

Обосновывая тактику революционных марксистов в период буржуазной революции, Ленин разработал и сформулировал основы марксистской тактики и в период перехода от революции буржуазно-демократической к революции социалистической.

Опираясь на известное положение Маркса о непрерывной революции и на его известную мысль о необходимости сочетания крестьянского революционного движения с пролетарской революцией, Ленин разработал учение о перерастании буржуазно-демократической революции в революцию социалистическую. Указывая, что пролетариат может довести до конца демократический переворот, присоединяя к себе массу крестьянства, раздавить силой сопротивление самодержавия и парализовать неустойчивость буржуазии, Ленин учил, что пролетариат должен совершить социалистический переворот, присоединяя к себе массу полупролетарских элементов населения, сломить силой сопротивление буржуазии и парализовать неустойчивость крестьянства и мелкой буржуазии. Ленин поставил перед партией и пролетариатом до конца ясные задачи: «Во главе всего народа и в особенности крестьянства — за полную свободу, за последовательный демократический переворот, за республику! Во главе всех трудящихся и эксплуатируемых —за социализм! Такова должна быть на деле политика революционного пролетариата, таков классовый лозунг, который должен проникать и определять собой решение каждого тактического вопроса, каждый практический шаг рабочей партии во время революции» (Соч., т. 9, стр. 94).

Через два месяца после выхода в свет книги «Две тактики социал-демократии в демократической революции», в статье «Отношение социал-демократии к крестьянскому движению» Ленин раз'яснял эти положения: «...от революции демократической мы сейчас же начнем переходить и как раз в меру нашей силы, силы сознательного и организованного пролетариата, начнем переходить к социалистической революции. Мы стоим за непрерывную революцию. Мы не остановимся на полпути» (Соч., т. 9, стр. 213).

Это была новая теория социалистической революции. По этой теории, указывал товарищ Сталин, гегемония пролетариата в буржуазной революции при союзе пролетариата и крестьянства должна была перерасти в гегемонию пролетариата в социалистической революции при союзе пролетариата и остальных трудящихся и эксплоатируемых масс, а демократическая диктатура пролетариата и крестьянства должна была подготовить почву для социалистической диктатуры пролетариата.

Ленин тогда еще не сделал прямого вывода о возможности победы социализма в одной, отдельно взятой стране. Но ленинская теория социалистической революции уже тогда содержала все, или почти все, основные элементы для такого вывода. Такой вывод, явившийся величайшим открытием в общественной науке, Ленин сделал в 1915 году на основе глубокого анализа империализма.

Таковы основные тактические положения марксистской партии, гениально обоснованные Лениным в его книге «Две тактики социал-демократии в демократической революции».

Вооруженная ленинско-сталинской стратегией и тактикой, большевистская партия подготовила пролетариат к совершению социалистической революции в октябре 1917 года. В союзе с беднейшим крестьянством рабочий класс нашей страны сверг власть капиталистов и помещиков, установил советскую власть, учредил самое прогрессивное государство в мире — советское социалистическое государство рабочих и крестьян.

***

Основы стратегии и тактики большевизма, разработанные Лениным в книге «Две тактики» и дальше развитые товарищем Сталиным в его произведениях, явились революционной программой для коммунистических и рабочих партий всех стран.

Великая Октябрьская социалистическая революция впервые в истории прорвала международный фронт империализма и практически разрешила вопрос о низвержении буржуазии, показала международному пролетариату жизнеутверждающую силу ленинско-сталинской стратегии и тактики в революции.

Последующий ход исторического развития полностью подтвердил пророческие слова великого Сталина о том, что «...Октябрьская революция была превращена из силы национальной, русской, в силу международную, а русские рабочие из отсталого отряда международного пролетариата — в его авангард, будящий своей самоотверженной борьбой рабочих Запада и угнетенные страны Востока» (Соч., т. 5, стр. 178—179).

Благодаря великой победе СССР над германским фашизмом и японским империализмом, благодаря освободительной миссии Советской Армии народы ряда стран Центральной и Юго-Восточной Европы под руководством коммунистических партий совершили социалистический переворот в своих странах и утвердили режим народной демократии, который выполняет функции диктатуры пролетариата. Этот режим основан на союзе рабочих и трудящихся масс крестьянства во главе с рабочим классом под руководством коммунистических и рабочих партий. Следуя примеру народов СССР, используя их богатый опыт строительства социализма, трудящиеся стран народной демократии успешно строят социализм.

Многомиллионный китайский народ во главе с рабочим классом, под руководством коммунистической партии совершил в своей стране революцию, сверг прогнивший реакционный гоминдановский режим, режим феодального гнета и колониальной эксплоатации. Ведомый коммунистической партией, китайский народ создал новое, демократическое государство, утвердил в своей стране диктатуру народной демократии.

Ленинско-сталинская стратегия и тактика явились руководящим принципом для китайских коммунистов. Почти четверть века назад товарищ Сталин в своей речи «О перспективах революции в Китае», произнесенной в 1926 году, предсказал ход и исход китайской революции, раскрыл ее основные особенности, дал характеристику политического строя, который должен был возникнуть после победы революции.

«Я думаю, — говорил товарищ Сталин, — что будущая революционная власть в Китае будет в общем напоминать по своему характеру такую власть, о которой у нас говорилось в 1905 году, т. е. что-нибудь вроде демократической диктатуры пролетариата и крестьянства, с той, однако, разницей, что это будет власть антиимпериалистическая по преимуществу.

Это будет власть переходная к некапиталистическому или, точнее, к социалистическому развитию Китая» (Соч., т. 8, стр. 365—366). По такому пути идет сейчас развитие китайской революции.

Великая сила ленинско-сталинских идей, их непобедимость состоят в том, что они стали достоянием международного пролетариата, как преобразующая и руководящая сила в борьбе за мир, демократию и социализм.

Ф. ЧУЙКОВ.

Комсомолец Владимир Кузьмин, обучающийся в ремесленном училище речного флота в Семипалатинске, проходит выпускную практику на буксирном пароходе «Калинин» Западносибирского пароходства. На снимке: тов. Кузьмин у штурвала.

Фото Б. ШУМАКОВА.

По часовому графику

Экипаж флагмана нижнеиртышского флота — теплохода «Анастас Микоян» недавно выступил зачинателем движения «односотников» (стокилометровый ежесуточный пробег с груженым возом при движении вверх).

Сейчас этот передовой коллектив, стремясь перенять и освоить новые методы судовождения, перешел на работу по часовому графику.

НОВОСИБИРСК (наш корр.).

Успехи связистов

Работники связи пароходств восточных бассейнов борются за экономию электроэнергии и горючего. Связисты Амура, первыми откликнувшиеся на почин Л. Корабельниковой, обязались два дня в месяц работать на сэкономленном горючем.

Уже в апреле экономия составляла сотни килограммов бензина и тысячи киловатт-часов энергии. В мае коллектив Барнаульского радиоцентра сберег государству шестидневную норму электроэнергии. Связисты Нижнего Иртыша работали три дня за счет сэкономленного бензина и энергии, а в июне сэкономили четырехдневную норму энергии и на 2,5 суток бензина.

* * *

За обеспечение отличной связи с флотом и берегом, перевыполнение плана обмена, хорошее содержание обслуживаемой техники и четкое выполнение оперативных требований диспетчерского аппарата шестнадцати связистам восточных бассейнов по итогам социалистического соревнования за июнь присвоено звание «Радиста отличной связи».

Среди завоевавших это звание — начальник смены радиобюро Семипалатинского радиоцентра В. Щербакова (Верхнеиртышское пароходство), радист парохода «Усиевич» А. Бондарько, радист пристани Кендинская К. Антигоримов, радистка радиобюро Омского радиоцентра т. Дорохина (Нижнеиртышское пароходство) и другие.

Заслуженные члены научного общества

Всесоюзный совет научных инженерно-технических обществ присудил за выдающуюся общественную научно-техническую деятельность почетное звание заслуженного члена Научного инженерно-технического общества водного транспорта инженерам Румянцеву С. М. (зам. председателя общества) и Федотову Н. П. (председатель западносибирского отделения общества).

Глубже, ярче освещать жизнь молодых речников

На различных участках речного транспорта трудятся десятки тысяч юношей и девушек. Тысячи молодых людей учатся в речных училищах, техникумах, институтах. В труде, на школьной скамье, в институтской аудитории формируются сознательные строители коммунистического общества.

В показе кипучей жизни молодежи, в освещении большой и полезной деятельности комсомольцев речного транспорта призвана многое сделать наша бассейновая и многотиражная печать. Она должна оказать большую помощь партийным организациям и политотделам в воспитании у молодежи чувства любви и беззаветной преданности Родине, в воспитании животворного советского патриотизма.

Многие бассейновые газеты умело и инициативно освещают жизнь комсомольских организаций, обобщают и пропагандируют опыт молодых стахановцев, показывают вдохновенный труд и учебу советской молодежи.

Газета «Большевик Енисея» посвятила две страницы Красноярскому речному техникуму. В коротких корреспонденциях преподаватели рассказывают о своих питомцах — лауреатах Сталинской премии тт. Сербаеве и Вакутине, о прославленных капитанах тт. Чечкине, Мутовине, Ильиной. Учащиеся делятся своими достижениями. Их письма дышат радостью от сознания того, что в скором времени они станут на капитанский мостик, возглавят машинные команды. Газета удачно показала жизнь небольшого молодежного коллектива, упорно овладевающего знаниями.

«Ударная вахта» (Восточносибирское пароходство) берет другую, не менее благодарную тему. Она рассказывает о жизни и труде команды комсомольско-молодежного судна «Николай Вилков». Поводом для выступления послужило на первый взгляд малозначительное событие — переименование парохода «20 МЮД» в пароход «Николай Вилков». Но в этом событии работники редакции увидели большой политический смысл.

Имя судоводителя Николая Вилкова хорошо знакомо речникам Восточносибирского бассейна. Он плавал штурвальным на пароходе «20 МЮД», а в суровые годы Великой Отечественной войны с оружием в руках защищал Родину. В августе 1945 года при освобождении Курильских островов от японских империалистов старшина 1-й статьи Николай Вилков повторил бессмертный подвиг Александра Матросова, закрыв своим телом амбразуру вражеского дота. Президиум Верховного Совета СССР посмертно присвоил Николаю Александровичу Вилкову звание Героя Советского Союза. И вот теперь пароход, на котором Николай Вилков начинал свою сознательную трудовую жизнь, носит его имя.

«В служении Родине — смысл нашей жизни». Под этим общим заголовком газета печатает выступления членов команды. «Бессмертное имя героя еще раз напоминает нам о наших священных обязанностях — о беззаветном служении Родине, образцовом исполнении своего служебного долга», — пишет секретарь комитета ВЛКСМ парохода А. Белоногов.

Капитан судна тов. Кошкин рассказывает о самоотверженной работе молодых тружеников:

«Команда нашего парохода, верная героическим традициям своего боевого товарища, трудится по-стахановски и настойчиво выполняет свой навигационный план. Комсомольцы Георгий Горохов, Александр Белоногов, Владимир Русинов и многие другие выполняют свой служебный долг честно, четко, как подобает советским речникам».

Через некоторое время газета проверила обязательства, взятые молодыми речниками. Она сообщает читателям, что команда парохода «Николай Вилков» с честью держит свое слово, намного перевыполняет план перевозок, дает большую экономию топлива, смазки и средств.

Газета посвятила специальную страницу жизни комсомольских организаций на судах, об'единив выступления вожаков молодежи общим заголовком: «Комсомольцы, на деле покажем свое уменье выполнять боевые задания партии!»

Показывает многогранную деятельность комсомольских организаций, трудовую жизнь молодых речников и газета «Неманский водник». Она рассказывает о борьбе за план комсомольской организации парохода «Тимирязев», описывает трудовой под'ем молодых путейцев, обобщает опыт внутрисоюзной работы и политической учебы комсомольцев, печатает корреспонденции о самоотверженном труде молодежи Неманского бассейна.

На судах речного флота созданы сотни комсомольских организаций. Комсомольцы проводят большую агитационно-массовую работу, настойчиво повышают идейно-теоретический уровень, учатся в школах рабочей молодежи, заочных техникумах. Коммунисты и комсомольцы являются душой судовых коллективов, личным примером увлекая людей на стахановский труд.

Но в практической деятельности комсомольских организаций есть еще немало недостатков. Правильно поступают редакции тех газет, которые глубоко и всесторонне показывают жизнь молодежи и комсомольских организаций, критикуют недостатки, привлекают к участию в газете широкий авторский актив.

Однако отдельные бассейновые газеты ограничиваются в освещении комсомольской жизни небольшими информационными заметками или совершенно не касаются молодежной тематики.

На страницах «Камского большевика» молодежная тематика представлена очень редкими, к тому же сухими и поверхностными заметками. Работники редакции, видимо, плохо знают жизнь комсомольских организаций бассейна, не имеют авторского актива среди молодежи.

10 июня газета поместила корреспонденцию о работе комсомольской организации парохода «Военком». В ней сообщалось, что судно перевыполнило месячный план. Газета, отмечая, что в этих успехах немалая заслуга принадлежит комсомольцам судна, лишь бегло упомянула, что «...не жалея сил, борются за реализацию принятых обязательств шесть комсомольцев парохода».

Вместо того, чтобы глубоко проанализировать работу комсомольской организации, на живых примерах показать ее борьбу за производственный план, газета ограничилась общими рассуждениями.

На Каме плавает несколько комсомольско-молодежных судов, трудятся многие сотни молодых речников, но жизнь молодежи не находит достойного отражения в «Камском большевике». После неудачной заметки о пароходе «Военком» газета вообще не поместила ни одной сколько-нибудь значительной корреспонденции о работе комсомольских организаций, об учебе комсомольцев, об отдыхе молодежи.

Еще неприглядне картина на страницах газеты Западносибирского пароходства «Большевистская вахта». Они заполняются множеством перепечаток. Зачастую в газете не остается места для помещения местного материала. А корреспонденций о работе комсомольских организаций и молодежи вообще нет, словно во всем бассейне, как и в самой редакции, трудятся люди только весьма почтенного возраста...

Освещение вопросов комсомольской работы, жизни молодых речников — это отнюдь не частные вопросы, которые могут по своему вкусу и настроению решать редактор газеты «Камский большевик» тов. Дубилет или редактор газеты «Большевистская вахта» тов. Комлев. Коммунистическое просвещение молодежи, воспитание у нее высоких патриотических чувств являются большим политическим делом. Руководители политотделов Камского и Западносибирского пароходств делают ошибку, не ориентируя газеты на более широкое освещение жизни и деятельности комсомольских организаций.

В. СЕЛИВАНОВ,
нач. сектора печати Политуправления.

Флоту нужны крепкие кадры электриков и радистов

За последние два года советский речной транспорт значительно пополнился судами нового типа, выпускаемыми отечественной промышленностью: 600-сильными буксирами типа «Красное Сормово», сухогрузными теплоходами типа «Большая Волга» и др. Строятся также мощные электрифицированные землесосы, проектируются пассажирские электроходы для плавания по каналам и по Волге, на очереди — постройка ледоколов.

Все они проектируются по последнему слову техники. Каждое такое судно оснащено мощным электрооборудованием, генераторами постоянного и переменного тока, большим количеством моторных групп для вспомогательных механизмов, приспособлениями для автоматики, сигнализации и блокировки, устройствами токораспределения и защиты, сложной радиоаппаратурой и т. д. Не ясно ли, насколько необходимо иметь на таком судне высококвалифицированных эксплоатационников-электриков?

Казалось бы, Министерство речного флота должно было заблаговременно позаботиться о том, чтобы подготовить соответствующие кадры для нового флота и сразу же обеспечить его нормальную техническую эксплоатацию. Однако на деле получилось не так.

Опыт Горьковского районного управления Волжского грузового пароходства целиком подтверждает такой вывод. О новых кадрах для нового флота забеспокоились лишь тогда, когда первые суда, выпущенные в 1948 году заводом «Красное Сормово», уже подошли к причалам для отправки в рейс. Тогда выяснилось, в частности, что работник, коему надлежит обслуживать электрическое хозяйство судна, должен иметь квалификацию весьма широкого профиля, ибо судовым штатным расписанием предусмотрен только один человек для обслуживания как электро-, так и радиооборудования и радиотелеграфа.

Конечно, у пароходства таких универсалов не оказалось. Начали срочно искать людей, которые могли бы хоть как-нибудь обслужить одно только электросиловое хозяйство судна: ведь без электрика вообще в плавание не выйдешь. Торопливый и случайный подбор работников нередко приводил затем к поломкам оборудования и даже авариям. Что же касается радиооборудования, то оно в навигацию 1948 года на всех судах попросту бездействовало.

В зиму 1948 — 1949 гг. в Сормове были организованы трехмесячные курсы переподготовки электриков. Но поскольку не были обеспечены правильный подбор учащихся и достаточное их число, а также не был хорошо разработан профиль подготавливаемых работников, эти курсы не дали желаемых результатов. Поэтому и в навигацию 1949 года радиооборудование на судах бездействовало.

Следующей зимой была сделана попытка подготовить радистов из электриков, окончивших курсы в Сормове, и других электриков-практиков. Соответствующие курсы создали в Куйбышеве и Горьком. Но и курсы мало что дали из-за краткости обучения и низкой подготовки учащихся. Таким образом, и в нынешнюю навигацию радиооборудование действует далеко не на всём новом флоте. Зимой в Сормове действовали также трехмесячные курсы для подготовки электриков, но это значит, что и на сей раз для эксплоатации судового радиооборудования окончивших курсы электриков потребуется вновь учить.

Все это убедительно доказывает, что в Министерстве речного флота по-серьезному не решают вопроса о кадрах для обслуживания сложного оборудования на новых судах.

Между тем в Горьком, в речном училище, откуда выходит командный судовой состав многих специальностей, есть неплохая база для подготовки техников электрорадиотехнической специальности любого профиля. С 1930 года здесь развивались и хорошо себя зарекомендовали отделения радио, проводной связи, сильных токов (последнее прекратило в Горьком свое существование с 1948 года, было открыто затем в Щербакове, но и там, по нашим сведениям, закрывается). В Горьковском речном училище имеются неплохие лаборатории для сильноточников, радиотехников и связистов-проволочников, кабинет «ключа и слуха», высококвалифицированные преподаватели. Министерство же вместо того, чтобы полноценно использовать и усилить эту учебную базу, поступает иначе.

Главное управление учебными заведениями решило почему-то, что потребность в радиотехниках уменьшилась, и с 1948 года вдвое сократило выпуск радиотехников. Больше того, принято решение о том, чтобы вообще закрыть в Горьковском училище отделения проводной связи и радиосвязи, перенеся подготовку по этим специальностям в Рижское училище. Но последнее находится совершенно в стороне от бассейнов Волги, Камы, Оки и будет лишено непосредственной связи с производством. Нельзя не признать, что такое решение, кстати, уже приводящееся в исполнение, выглядит в свете изложенных выше фактов более чем странным.

Считаем, что наступил момент поставить и решить ряд следующих вопросов.

Во-первых, надо серьезно определить потребность на ближайшие годы в техниках проводной связи, радиосвязи и сильноточниках, определив профили этих специальностей в соответствии с характеристикой берегового и судового оборудования. Целесообразно подготовку кадров электротехнических специальностей сосредоточить в одном месте, желательно в бассейне Волги, что удешевит и улучшит качество самой подготовки. Мнение ряда работников речного транспорта о том, что техников некоторых электротехнических специальностей можно черпать из техникумов других ведомств, кажется нам ошибочным. Не говоря уже о том, что работа на речном флоте имеет свою специфику, нам нужны электротехники с широким профилем, тогда как другие министерства выпускают их с узким профилем.

Надо, во-вторых, создать компетентную комиссию для составления учебных планов и корректировки программ с тем, чтобы максимально приблизить последние к требованиям производства.

В-третьих, надо наладить систематическое обучение речников-практиков, работающих по радио, проводной связи и обслуживанию сильноточных установок; организовать их учебу следует в стенах училища в зимнее время, что даст больше эффекта, чем учеба в заочном техникуме.

Н. МЕНЬШИКОВ, начальник Горьковского радиоцентра; С. УШАКОВ, начальник отдела кадров Горьковского районного управления; инж. И. ГАНЯЕВ, преподаватель ГИИВТ'а; В. ВИЦИНСКИЙ, главный инженер Горьковского филиала ЦПКБ.

Убрать помехи с пути руслановского движения

I.

Вступая в навигацию, коллектив нашего 1200-сильного нефтевоза «Циолковский» составил стахановский план. Используя свой опыт повышения производительности судна в различные периоды навигации, а также опыт других передовых судов речного флота, мы ставили перед собой задачу — улучшить работу нефтевоза.

Тщательно проанализировав свою прошлую работу, разработав детальные организационно-технические мероприятия, мы нашли возможным внести значительные коррективы в заданные нам на навигацию производственные нормативы и намного повысить производительность судна.

Так, нагрузку на гак мы решили увеличить на 10 процентов против плана, обеспечив при этом за счет совершенствования судовождения и использования главной машины на оптимально-переменных режимах работы выполнение плановой технической скорости. Буквально по минутам сокращая операции по формированию и расформированию каравана, экипировке, профилактическим ремонтам и котлочисткам, мы нашли вполне возможным увеличить ходовое время с грузом в среднем за навигацию на 7 процентов против плана, время на маневровые работы сократить на 12,5 процента.

На основании своего стахановского плана команда парохода взяла обязательство: навигационный план нефтеперевозок выполнить к 10 октября, пятилетнее задание завершить к 25 августа и дать сверх пятилетнего плана 110 миллионов тонно-километровой продукции.

Принимая на себя такие высокие обязательства, мы совершенно не рассчитывали на то, что нам будут созданы какие-либо особо благоприятные условия работы. Мы надеялись на свои силы и ни от кого помощи не просили. Коллектив судна требовал лишь от управления пароходства, от его службы эксплуатации, чтобы нефтевозу была обеспечена предусмотренная нашим стахановским планом нагрузка, чтобы не допускались использование судна на рейдово-маневровых работах, работах камероном, задержка его на рейдах эксплуатационных участков, чтобы снабжение топливом, материалами, продовольствием и т. д. в Сталинграде, Саратове, Куйбышеве и Камском Устье производилось только на ходу.

В управлении пароходства нашим стахановским планом прямо-таки восторгались. Начальник Волготанкера тов. Кучкин, его заместитель тов. Себежко, начальник политотдела тов. Бонаков и другие руководящие работники бассейна хвалили нас за инициативу, пожимали нам руки, обещали всяческих благ, заверяли, что наши законные требования будут строго выполняться.

Команда «Циолковского» с первого дня плавания со всей энергией принялась за реализацию своих обязательств. В первом же рейсе широко было развернуто соревнование между вахтами и отдельными членами команды, в него были вовлечены и коллективы буксируемых барж. Все было подчинено одной цели — больше сэкономить эксплуатационного времени для полезной работы, для увеличения перевозок грузов.

И в этом наш коллектив добился успеха. В конечный пункт нефтевоз с возом пришел на 34 часа раньше срока. Команда радовалась: за эти 34 сэкономленных часа можно сделать много сверхплановой работы.

Но как только мы пришли на рейд эксплуатационного участка, то поняли, что радость наша была преждевременной. Воза для нас здесь не было. Его только собирались готовить. Начальник эксплуатационного участка тов. Марков, с ведома, конечно, управления пароходства, поставил судно на вспомогательные работы. Таким образом, собранное и сэкономленное по минутам время пропало зря. Здесь мы потеряли непроизводительно 46 часов на рейдовых работах и 25 часов — на работе камероном вместо нефтемашинки.

Наконец, после 70-часового простоя, «Циолковский» с двумя порожними баржами на гаке был отправлен вниз. В Ульяновске нас задержали более чем на сутки — ждали, пока будет нагружена баржа с сырой нефтью. В Саратове нефтевоз задержали на 12 часов для рейдовых работ. В Сталинграде, куда мы привели последнюю баржу, воза для нас не было. Порожнем пароход вынужден был идти 110 километров до Балыклея, чтобы взять там оставленный теплоходом «Уралнефть» воз и следовать с ним вверх.

Так плачевно прошел наш первый рейс — в самый благоприятный, полноводный период навигации.

Ничего лучшего нас не ждало и во втором рейсе: снова простои, недогрузка, порожние пробеги. В Камском Устье, куда мы пришли 30 мая, нефтевоз, из-за плохой организации паузки на эксплуатационном участке, простоял 31 час. В Горьком, куда пришли 5 июня, нефтевоз держали 54 часа — заставили ждать, пока будут разгружены нами же приведенные баржи «Алдан» «Молома», «Уса», «Лаба», чтобы взять их в обратный рейс.

Кстати сказать, такая практика «организации» эксплуатации в Волготанкере широко распространена. В то время как команды судов стараются по минутам экономить на различных операциях, лишь бы увеличить ходовое время с грузом, руководители эксплуатации заставляют нефтевозы в конечных пунктах стоять сутками и ждать, пока будут разгружены ими же приведенные баржи, чтобы забрать их в обратный рейс.

Это неправильная, вредная практика. Она не имеет ничего общего с руслановскими методами работы. Нефтевозу нечего ждать обязательно этих барж — к моменту прихода в конечный пункт ему уже должен быть приготовлен другой воз для буксировки. Так раньше в Волготанкере и делалось, и эту практику нужно возродить.

Только в 23 часа 7 июня «Циолковский» отошел. Пришли в Ульяновск, а там не знают, что с нами делать — из главной диспетчерской на этот счет никаких указаний не поступило. Оператор начал звонить в Куйбышев, из Куйбышева последовали звонки в Астрахань. Через три часа разговоров было получено: «Циолковский» [illegible] с одной порожней баржой был отправлен из Ульяновска в Куйбышев. В это же время из Ульяновска в Куйбышев был отправлен с двумя порожними баржами нефтевоз «Сократ». В тот же час из Куйбышева вверх отошел 1200-сильный нефтевоз «Москва» с приказом встретить «Сократ», забрать у него баржи и вести вниз.

Так на пустяковой работе — буксировке трех порожних барж, где с успехом мог справиться один пароход, — эксплуатационники [illegible] попусту три мощных нефтевоза.

15 июня «Циолковский», завершая свой второй рейс, пришел в Астрахань. Воза здесь, конечно, не оказалось, [illegible] 37 часов. Наконец, получив воз и отбуксировав его в Батраки, пароход там был задержан на 42 часа в ожидании разгрузки баржи «Вельма».

Так в Волготанкере эксплуатировали мощные нефтевозы в первый, наиболее благоприятный для работы период навигации. Обидней всего то, что в апреле, мае и июне «Циолковский» простоял непроизводительно 13 суток, потеряв на этом по меньшей мере 28—30 миллионов тонно-километров. [illegible] только на 79 процентов. Немалые потери были у нас и в июле. Однако таких крупных простоев нам удалось избежать, и июльский план мы перевыполнили.

Мириться с неорганизованностью, с низким качеством руководства эксплуатационной работой мы не можем. Наш коллектив хочет и может работать по-руслановски и требует, чтобы ему в этом не мешали. Если же в Волготанкере много тяги и пароходство не в состоянии ее полностью загрузить, — пусть оно сдает лишние суда в сухогрузные пароходства, как это было в 1946 и 1947 годах, когда «Циолковский» с успехом буксировал сухогрузные баржи.

П. КРУТОВ,
лауреат Сталинской премии, капитан нефтевоза «Циолковский».

II.

Подсчитав свои возможности, коллектив нефтевоза «Витебск» решил на основе стахановского плана завершить судовую пятилетку к 15 октября, сэкономить 100 тонн топлива.

Весь экипаж парохода охвачен соревнованием, начало которому положил комсомолец кочегар тов. Бурейников. Он первый взялся сэкономить за навигацию 35 тонн топлива. Его почин поддержали кочегар тов. Павлов и другие. На судне развернулась упорная борьба за каждый сбереженный килограмм горючего. Тов. Бурейников сейчас расходует на каждый пройденный километр с возом всего лишь 40 килограммов топлива, перевыполняя скорость. Второй штурман комсомолец тов. Иноземцев обязался выполнять скорость на своей вахте не ниже чем на 110 проц. Свое слово он держит крепко.

Хорошим производственным успехам способствуют культурно-массовая и политическая работа. На судне оборудован красный уголок, работает кружок художественной самодеятельности, которым руководит третий штурман комсомолец тов. Гладченко. Создан кружок по изучению биографии товарища Сталина. Им руководит член партии первый штурман тов. Смутин.

Коллектив нефтевоза обратился с письмом в управление пароходства. В этом письме мы обязались работать на линии Астрахань — Ульяновск строго по графику при нагрузке 20 тонн на силу. В действительности же получилось совершенно иное, и не по нашей вине. Все графики пошли насмарку. Из Астрахани нас отправляют не по графику и с большим недогрузом. В пути возы часто меняются, нередко нефтевоз гоняют порожнем.

В июне мы забуксировали в Ульяновске воз до Астрахани. Коллектив обязался доставить его на 12 часов до срока. Слово не разошлось с делом, но, когда мы пришли в Астрахань, нас постигла неудача. Хотя пароход был готов отправиться в рейс с новым возом, но он простоял пять суток. Только после долгих мытарств нас направили в Камское Устье. Воз доставили сюда на 35 часов раньше срока.

Несмотря на простои, план июня коллектив выполнил, сэкономив 10 тонн топлива. Однако до сих пор диспетчерский аппарат использует нефтевоз не по назначению. Вместо твердого маршрута Астрахань — Ульяновск нас гоняют из Ульяновска в Ярославль при нагрузке лишь в 10 тонн. 17 июля мы пришли в Ярославль на 5 часов до срока, но в ожидании выкачки потеряли здесь более 60 часов.

Напрашивается вопрос: кто же виноват в таких огромных простоях? Судовой коллектив дорожит в пути каждой минутой, стремится быстрее доставить воз, не считаясь ни с какими трудностями, преодолевая их, а в конечных же пунктах приходится простаивать не минутами, а целыми сутками.

Коллектив хочет работать по-руслановски, но ему не создают условий. Мы не раз обращались в управление пароходства с просьбой, чтобы нас отправляли точно по графику, но никакого ответа не получили.

Следует отметить и такое зло: пароходство все свое внимание сосредоточивает лишь на нескольких судовых коллективах, создает им лучшие условия, совершенно забывая при этом о необходимости помогать отстающим судам.

В. ЧЕКУТОВ,
капитан парохода «Витебск».

На Неве впервые установлены бакены, освещаемые микроэлектростанциями. На посту № 36 Невско-Ладожского технического участка под руководством постового старшины Н. П. Филина установка микрогэсов закончена досрочно. На снимке: постовой старшина **Н. П. Филин** за проверкой технического состояния обстановки, слева — старший бакенщик **М. Н. Винник.**

Фото Н. ПОДОЙНИКОВА.

На Каме

Камское пароходство перевыполнило июльский план почти по всем показателям: по тоннам план выполнен на 112,2 процента, по тонно-километрам—на 110,4 проц., по работе флота — на 112,7 проц.

Значительно больше плана перевезено таких важных грузов, как уголь, поваренная соль, химические продукты, металл, лес в судах, металлолом, строительные материалы, бумага. Перекрыт план и по буксировке местных плотов.

Таких результатов пароходство еще не достигало в эту навигацию.

39 пристаней и портов Камы также перевыполнили месячное задание.

В июле пароходство работало более ритмично, чем в предыдущие месяцы. За последние 10 дней июля пароходству оставалось выполнить 11 процентов месячного задания по перевозке местных плотов. К началу третьей декады камскому флоту оставалось дать по тонно-километровой продукции только 27 процентов месячного задания, по тоннам—28 процентов и по работе флота — 30 процентов. Это значит, что в течение всего месяца перевозки шли равномерно.

Было улучшено диспетчерское руководство флотом, усилен оперативный контроль за ходом перевозок. Пароходство не ограничилось дачей заданий на декаду пристаням и диспетчерским участкам, как это было раньше, а стало устанавливать ежедневно сменно-суточный план. Каждый диспетчер участка имел конкретный план на сутки по отправлению грузов с каждой пристани, с каждого рейда. Осуществление этого плана ежесуточно контролировалось по селектору эксплоатационным аппаратом пароходства.

Плотоводители Камы, как и все речники бассейна, стали на стахановскую вахту мира и включились в движение за проводку большегрузных плотов. Проводка большегрузных плотов стала в июле массовым явлением. Инициатором ее явилась команда парохода «Генерал Ватутин», возглавляемая капитаном тов. Ключаревым.

«Генерал Ватутин» впервые в истории вождения плотов на Каме отбуксировал плотокараван небывалых размеров — в 32 тысячи кубометров—и доставил его на Волгу в полной сохранности. Капитан парохода «Красное Сормово» тов. Лыхин вслед за Ключаревым взял из Соколок плот об'емом в 30 тысяч кубометров. Пароход «Пятилетка», где капитаном молодой судоводитель тов. Ширинкин, забуксировал плот об'емом в 31 тысячу кубометров леса, пароход «Юрий Смирнов» из Новоильинска провел плот в 29,5 тысячи кубометров и т. д.

Следует подчеркнуть, что плановая скорость движения караванов с плотами была в июле 110 километров в сутки, а фактическая превысила 120 километров.

Сухогрузные буксировщики успешно водили большегрузные караваны барж. Не единичны примеры, когда команды, становясь на вахту мира, брали обязательство достигнуть двойной нагрузки. Так, экипаж парохода «Капитан Пирожков» проводил с верховьев Камы возы с нагрузкой, намного превышающей плановую. Такие сухогрузные буксировщики, как «Военмор», «Магнитогорск», «О. Ю. Шмидт», сумели выполнить месячный план на 120—130 процентов.

В июле значительно сократились порожние пробеги буксировщиков.

Следуя почину знатного шкипера Камы Василия Зобачева, шкиперы многих барж сумели повысить коэфициент загрузки, благодаря чему он в среднем по пароходству превысил плановый. Валовый измеритель работы барж составил 20,65 вместо плановых 16,9. Втрое против предыдущего месяца сократились аварии.

Однако в июле были и недостатки в работе пароходства. Одним из них являются простои флота под обработкой. Особенно этим отличился Молотовский порт, где простои по сравнению с маем и июнем не только не уменьшились, но возросли в полтора раза.

В этом же порту, как и в других пунктах Камы, происходили сверхплановые задержки отдельных партий грузов на 15—20 суток. На конец месяца в Молотовском порту осталось много грузов, ожидающих перевалки с воды.

Сейчас в пароходстве вызывает тревогу недостаток грузов. Правда, оно разослало своих представителей в Свердловск, Челябинск, Нижний Тагил и другие центры Урала для привлечения грузов на воду. Однако опыт показывает, что этим нельзя ограничиваться. Основная работа по привлечению грузов должна ложиться на начальников портов и пристаней, которые, изучив экономические возможности своих районов, обязаны привлекать местные грузы. Руководители Молотовского порта, например, еще ничего не предпринимают в этом направлении.

П. АЛЕКСАНДРОВ.

Опыты толкания судов

В пароходстве канала Москва—Волга началась серия опытов буксировки (проводки) судов методом толкания. Специально приспособленный для этой цели буксирный газоход № 463 мощностью 300 л. с. 7 августа успешно закончил методом толкания проводку из Углича в Москву металлической сухогрузной баржи № 1035 с грузом в 2.200 тонн. Особый интерес представляют опыты толкания на шлюзованных участках канала им. Москвы, которые еще ни разу не производились.

Вслед за этим рейсом начинается серия опытов толкания однотипных барж—песочниц грузопод'емностью в 350 тонн каждая на участке от Чиверева (Клязьминское водохранилище) до Московского Северного порта. Здесь намечены всесторонние испытания с одной, двумя и с группой барж, а также маневровые испытания на управляемость. Для этих испытаний приспособлен буксирный теплоход № 1873 мощностью 150 л. с., только что выпущенный Московской судостроительной верфью.

Особенностью испытаний толкания одиночной баржи в 3000 тонн и барж-песочниц по 350 тонн является то, что для обеспечения управляемости воза, кроме рулей толкача, будут использованы рули толкаемых судов.

По окончании этих испытаний будет проведена серия опытов толкания барж по способу капитана Текучева (пароходство канала Москва—Волга). Этот способ отличается тем, что в качестве руля, обеспечивающего управляемость каравана, используется сам буксир-толкач, угол расположения которого по отношению к каравану меняется с помощью специальной учалки «вожжевыми» через буксирную лебедку. Для этих опытов готовится газотеплоход «Московский большевик» мощностью 400 л. с. Все опыты закончатся в августе.

Н. МЯСНИКОВ.

Советы шкиперам

Шкипер камской баржи № 3321 тов. Зобачев, выполняя правила погрузки, проявляя творческую инициативу в работе, сумел дополнительно сверх плана перевезти большое количество грузов и досрочно выполнить пятилетнее задание.

Мне хотелось бы в этой статье, на основе многолетнего опыта, рекомендовать шкиперам несамоходного флота некоторые мероприятия, которые помогут лучше использовать баржи.

Прежде, чем поставить судно под погрузку, шкипер должен знать, под какой груз оно пойдет. Как правило, судно должно быть зачищено от мусора, трюмы проветрены, корпус вымыт. Его промывку желательно производить соляной рапой. Эта мера сбережет от преждевременного загнивания деревянные детали, особенно в подворотах, в местах соединения копаней со шпангоутами в фор- и ахтерпике.

Груз должен располагаться равномерно по всему судну. Класть его надо в шахматном порядке или поперечным слоем от середины к бортам, носу и корме. При выгрузке груз должен выбираться таким же порядком, но начинать нужно обязательно с носа и кормы к середине. Это сохранит судно от зависания оконечностей. Более тяжелые грузы следует класть в низ трюмов, а более легкие — сверху. Этим обеспечивается остойчивость судна. Бывает немало случаев, когда из-за неправильной загрузки баржи рвутся швартовые, что ведет к сбрасыванию груза с палубы. Если невозможно поместить весь груз в трюме, то его следует класть и на палубу, но обязательно укладывать в бунт и покрывать брезентом.

Когда перевозятся легковесные однородные грузы — лесоматериалы, дрова, обруч, древесный уголь, мочало, сено и другие, которые не дают полную норму загрузки судов, можно добавлять и тяжеловесные грузы, но в этом случае следует добиваться, чтобы до 40 проц. тяжестей находилось на палубе. Бунт на палубе, кроме сена, угля и швырковых дров, должен быть сплошной высотой до 5 метров, на поверхность бунта ставятся воробы для под'ема якорей, а рулевые губы должны подниматься на пасынках, буксирные и плечевые кнехты, уши, водоотливные помпы нужно выкладывать.

Для того, чтобы шире распространить метод тов. Зобачева по рациональной укладке грузов, особенно важно получить от него более подробные расчеты. Мы в практической работе никак не можем загрузить сеном 1500-тонное судно более чем на 50 проц. его грузопод'емности. Правда, сеном хорошей механической прессовки загружаем дощаники несколько больше, но не выше чем на 80 — 85 проц. Также желательно, чтобы тов. Зобачев дал ответ через газету, какой грузопод'емности его баржа, какие размеры и наибольшая регистровая грузовая осадка.

В нашей практике крупные баржи, перевозящие уголь и соль на осадке 280 — 300 сантиметров, используются на 100 проц. только в полноводные рейсы. Отдельные же шкиперы такие баржи загружают на еще больший процент. Так, шкипер баржи № 124 тов. Бяков в одном из рейсов погрузил соль на 112 проц. от регистровой грузопод'емности судна, во второй раз — на 107 проц. И все это—без ущерба для состояния баржи.

Шкипер баржи № 12 тов. Уткин плавает свыше десяти лет. В первые рейсы текущей навигации он использовал грузопод'емность судна на 106 проц. Его примеру последовали и другие шкиперы.

Баржи грузопод'емностью до 1.500 тонн могут плавать на любом участке. Некоторые шкиперы такие суда загружают обычно выше чем на 100 проц. регистровой грузопод'емности за счет правильного размещения груза по всей площади судна. К этим шкиперам прежде всего относится тов. Баранов с баржи № 225. В прошлые навигации он в среднем загружал судно больше чем на 100 проц. Шкипер тов. Ходков с баржи № 227 брал в среднем 101,7 проц., шкипер тов. Зайцев с баржи № 216 — 101,5 проц.

Но есть шкиперы, которые работают на баржах одной и той же конструкции и размеров, однако свои суда используют не на полную грузопод'емность. Так, шкиперы тт. Борчагин и Гребнев, Ярагин и другие берут не более 95 — 96 проц., недогружая в каждый рейс 50 — 70 тонн соли.

Задача заключается в том, чтобы всеми путями и средствами добиваться полного использования грузопод'емности баржевого флота. Все шкиперы должны выявлять и смелее претворять в жизнь дополнительные резервы, как это делает тов. Зобачев. Это поможет не только выполнить, но и перевыполнить навигационный план перевозок.

П. ТЯГИН,
зам. начальника пристани Владимировка.

КОНКУРС НА ЛУЧШИЕ КОНСТРУКЦИИ

Западносибирское отделение ВНИТОВТ совместно с Главвостоком организовало конкурс на лучшие конструкции для бесклеточной погрузки и выгрузки круглого леса на палубные баржи.

По условиям конкурса новые устройства должны сокращать ручной труд на погрузке и разгрузке круглого леса по сравнению с существующим способом не меньше как на 40 процентов, увеличивать производительность труда грузчиков на 25—30 процентов, сокращать сроки простоя барж под погрузкой и выгрузкой, обеспечивать технику безопасности и т. д. Устройства для бесклеточной погрузки должны быть применимы для погрузки леса на баржи как при помощи лебедок системы Мерзлякова, так и при помощи различных крановых механизмов.

За лучшие предложения установлены четыре премии: первая — в 3000 рублей, вторая — в 2000 рублей и две третьих — по 1000 рублей.

Новый Устав службы на судах речного флота

Приказом министра речного флота от 1 июля 1950 года введен в действие новый Устав службы на судах Министерства речного флота Союза ССР. В этом чрезвычайно важном и ответственном документе четко и ясно определены все основные вопросы, касающиеся организации службы и внутреннего распорядка на самоходном и несамоходном флоте, подробно изложены права, а также и обязанности командного состава и каждого члена судового экипажа в отдельности.

Устав службы на судах речного флота развивает и углубляет основные положения Устава о дисциплине, касающиеся социалистического отношения речников к труду. Строгое соблюдение Устава службы на судах будет играть решающую роль в повышении организованности и культуры в работе речного транспорта — этой важнейшей части единого социалистического хозяйства Союза ССР, от правильной и бесперебойной работы которой зависят успешный ход социалистического строительства, правильное функционирование всего народного хозяйства, культурное развитие и обороноспособность Союза ССР.

Действие нового Устава распространяется на все суда Министерства речного флота. Это обязывает хозяйственных руководителей, политорганы, партийные и профсоюзные организации обеспечить широкое раз'яснение Устава и добиться его усвоения всеми работниками плавсостава. Без этого немыслимы сознательная трудовая дисциплина и точное исполнение Устава.

Транспорт представляет собой одну из отраслей материального производства, основой которого на железных дорогах является подвижной состав (паровозы, вагоны), а на речном транспорте — самоходные и несамоходные суда. И вполне естественно, что к лицам обслуживающего состава флота (поскольку здесь речь идет о речном транспорте) пред'являются повышенные требования. «Все лица судового экипажа, — говорится в § 3 Устава, — должны обладать теоретической и практической подготовкой в соответствии с занимаемой должностью.

Командный состав (старшие лица) экипажа паротеплоходов обязан иметь диплом на право занятия должностей согласно установленным положениям».

Вся производственная деятельность на судне осуществляется экипажем в соответствии с действующими на речном транспорте Правилами и Уставами. «Капитан паротеплохода является единоначальником и ему подчинен весь судовой экипаж» (§ 5).

Государственный флаг СССР известен всему миру. Под этим флагом плавают все торговые морские, а также и речные суда. В § 6 Устава говорится, что «кормовым флагом паротеплохода является государственный флаг Союза ССР. Под'ем флага производится с восходом, а спуск—с заходом солнца». Одновременно указывается, где поднимается государственный флаг СССР, присвоенный пароходству вымпел или почтовый флаг на грузо-пассажирских и буксирных паротеплоходах, когда поднимается флаг министра речного флота и флаги расцвечивания.

Специальный раздел Устава посвящен организации службы на паротеплоходах. «В целях обеспечения круглосуточной нормальной деятельности паротеплохода весь судовой экипаж распределяется, как правило, на три смены-вахты» (§ 8) и каждую вахту возглавляет вахтенный начальник. Распределение экипажа по вахтам производится 1-м штурманом (1-м помощником капитана) и об'является экипажу после утверждения капитаном.

Деятельность вахт, все наблюдения, происшествия обязательно находят отражение в вахтенном журнале (независимо от путевого). Записи в этом журнале производятся вахтенным начальником судна, а в машинном журнале — старшим по вахте в машинном отделении.

Особенное внимание Устав обращает на то, чтобы «все распоряжения командного состава должны быть точны, ясны, кратки. Каждое распоряжение должно заключать все, что нужно знать подчиненному, чтобы он мог действовать самостоятельно» (§ 12), точно выполнять возложенные по службе обязанности, проявляя при этом бдительность и необходимую инициативу, зорко охранять жизнь людей, грузы, суда, принимать меры по предотвращению могущих быть опасностей.

При необходимости капитан паротеплохода имеет право об'являть тревоги, проводить авральные работы, явки на которые членов экипажа обязательны (§ 14). При об'явлении тревоги — пожарной, водяной или тревоги «человек за бортом»—члены экипажа действуют в строгом соответствии с расписанием, утвержденным капитаном (§ 18). Для поддержания судна в чистоте и порядке Уставом определено, когда и в каком об'еме должны производиться уборки и кто этим делом руководит. Предметы снабжения и оснащения судна (вооружения), а также противопожарный и спасательный инвентарь находятся на паротеплоходах в особо отведенных для них местах и используются только по прямому назначению.

Паротеплоход — это такая производственная единица, где имеется много сложных машин, механизмов и оборудования. Чтобы обеспечить безотказную службу всей этой техники, она прикрепляется по расписанию к отдельным лицам судового экипажа, которые отвечают за ее исправное действие и состояние (§ 22). «Ежедневно в 12 часов механик и 1-й штурман (1-й пом. капитана) докладывают капитану о состоянии паротеплохода и его механизмов» (§ 24). Кроме того, не реже одного раза в неделю командование паротеплохода обязано по Уставу производить тщательный осмотр всего судна.

Отдельный параграф Устава (§ 26) посвящен вопросу регламентации посещений судна посторонними лицами, а также должностными лицами берегового состава.

Высокая дисциплинированность, организованность и способность экипажа паротеплохода в любое время выполнить любое задание — одно из главных условий для достижения прочных успехов в работе судна. Поэтому отлучки с судна членов команды допускаются только с разрешения капитана или вахтенного начальника. Капитану предоставлено право не разрешать отлучку на берег лицам экипажа, свободным от вахт, если это вызывается условиями работы (§ 30). Кратковременная отлучка членов команды по личным или служебным делам записывается вахтенным начальником в «Книгу увольнений» с пометкой, на какое время разрешена отлучка. Возвращающиеся с берега обязаны являться к вахтенному начальнику для доклада и отметки о явке (§ 31).

Специальный раздел Устава посвящен рассмотрению порядка смены вахт. За полчаса до начала вахты вахтенный начальник делает предупреждение вступающей на вахту смене. Капитан или штурман (пом. капитана) обязан лично проинструктировать членов экипажа, вступающих на вахту, по предварительно составленному рабочему заданию. Это «задание должно быть кратким и ясным» (§ 33), контроль за его выполнением осуществляет боцман или лицо, уполномоченное капитаном.

Сменяющаяся вахта сдает заступающей инвентарь, оборудование, такелаж (по палубе), сообщает о выполненных и незаконченных рабочих заданиях капитана или вахтенного начальника. По машинно-котельному отделению сменяющиеся и вступающие старшие по вахте проверяют работу машин, механизмов, наиболее ответственных деталей и производят замер топлива. После проверки и осмотра старшие по вахте расписываются в машинном журнале о сдаче и приемке вахты и обязательно докладывают о результатах приема и сдачи вахты вахтенному начальнику, а на стоянке — лично механику паротеплохода. В ряде параграфов устанавливается порядок приема-сдачи вахты электриками, масленщиками и кочегарами.

Большую часть Устава занимает раздел «Права и обязанности экипажа паротеплохода». В этом разделе подробно указано, какими правами пользуются и какие обязанности несут члены команды паротеплохода от капитана до матроса, кочегара, судового кока и персонала ресторанов и буфетов.

Командный состав должен являть собою пример высокой революционной бдительности, организованности, дисциплинированности и выдержанности, организовывать экипаж паротеплохода на выполнение и перевыполнение производственного плана, быть требовательным к себе и своим подчиненным, повседневно воспитывать у подчиненных мужество, трудовой героизм, сознательную дисциплину, инициативу, стремление к овладению техникой, любовь к речному флоту, проявлять заботу о подчиненных, руководить их подготовкой. Командному составу паротеплохода Родина вверяет огромные материальные ценности в виде судна, грузов, доверяет жизнь людей. Содержать судно в чистоте и исправном состоянии, обеспечивать сохранность всего перевозимого — прямой долг командиров флота.

Капитан — единоначальник, он «несет полную ответственность за работу, техническое состояние паротеплохода и политико-моральное состояние экипажа» (§ 46). Он отвечает за работу доверенного ему судна, за строгое выполнение производственных заданий. Капитан «руководит социалистическим соревнованием и проводит производственные совещания» (§ 47, пункт «б»), лично руководит повышением квалификации команды, обеспечивает укомплектование экипажа кадрами, заботится об охране здоровья пассажиров и судового экипажа. Капитан контролирует деятельность штурманов, охраняет права своих подчиненных и принимает меры к восстановлению нарушенных прав. На нем также лежит обязанность своевременно составлять ремонтные ведомости, вести ответственное наблюдение за качеством ремонта, проводимого судоремонтным заводом, и руководить работами по ремонту судна, производимому силами самой команды.

Устав устанавливает время несения вахты капитаном ночью с 22 часов до 4 часов, днем — с 12 до 14 часов. В опасных и сложных для плавания условиях капитан принимает на себя управление паротеплоходом, независимо от времени несения им вахты (§ 48). Капитан отдает приказы как лично, так и через своих штурманов. Ему предоставлено право поощрения лучших, а также наказания членов экипажа, совершивших служебные проступки, в соответствии с Уставом о дисциплине работников речного транспорта.

С исчерпывающей полнотой изложены в Уставе права и обязанности 1-го штурмана (1-го пом. капитана), который являет-

(Окончание на 4-й стр.).

Письма читателей

О парусных судах

Еще в довоенные годы речники Волги начали применять паруса на судах. В частности, были произведены опыты с установками парусов на барже «Шаляка» Волготанкера, и т. д. С тех пор прошло много времени, и эта ценная инициатива заглохла, не получила никакого распространения.

Между тем, рыбаки Каспия и Волги успешно работают на парусных судах. Разве нельзя оборудовать наши несамоходные суда парусами? Конечно, можно. Это позволило бы ускорить движение и сэкономить много нефти и угля для других отраслей промышленности. Правда, для этого потребуется некоторое переоборудование несамоходного флота, внесение изменений в конструкции вновь строящихся судов, обучение команд управлению парусами. Но все это могло бы окупиться сторицей.

Парусные приспособления, на мой взгляд, следует в первую очередь ставить на металлических судах. В качестве эксперимента надо оборудовать парусами 3—4 судна и на них установить эффективность применения парусов.

Может быть, найдутся и такие люди, которые осудят мое предложение. Но я напомню им: в других отраслях народного хозяйства силу ветра, устанавливают, например, для орошения полей ветродвигатели и т. д.

А. ГАВРИЛКИН,
главный диспетчер пристани Красноармейск.

Ускорить ремонт

Еще 31 декабря 1948 года приказом министерства № 457 обязал Лименский завод Главречтранса произвести капитальный ремонт моторного катера «К. Ленин», принадлежащего Северному бассейновому управлению пути. Порадовались путейцы тому, что наконец-то судно, о восстановлении которого идут разговоры с 1945 года, будет полностью введено в строй.

Радость оказалась преждевременной. Прошел 1949 год, а к ремонту «К. Ленина» и не приступали. Лишь в конце года из министерства за подписями главного инженера Главречпрома тов. Шпаленского и зам. начальника Главводпути тов. Натанзона пришло письмо, в котором предлагалось руководителям завода и бассейнового управления пути безотлагательно заключить договор на ремонт катера.

Однако и это не помогло. Зимой руководители завода ссылались на перегрузку ремонтными работами и потому к работам на катере лишь после ухода флота в плавание. Наступила вторая половина навигации, но работы на катере никак не форсируются. Нет ни плана ремонта, ни графика, ни сроков, к какому же времени будет отремонтировано судно, необходимое путейцам для эксплуатационных нужд.

Неужели директор завода тов. Миронов и главный инженер тов. Фикс считают, что приказ министерства № 457 можно и даже не выполнять, а просто подшить к делу?

Н. ПАВЛОВ.

В.-УСТЮГ.

Для перевозок пассажиров...

Прошла уже половина навигации, а коллектив парохода «Улан-Батор» никак не может добиться, чтобы красный уголок парохода обслуживал его.

Каждый рейс капитан возит в красном уголке пассажиров, а нам негде отдохнуть, развлечься.

Мы ставили этот вопрос и на собрании, и перед инструктором политотдела тов. Белогородовым, и перед капитаном-наставником тов. Максимовым. Но пока положение не изменилось.

С. ЖАЛОНКИН, масленщик.

ИРКУТСК.

Невыполненное обещание

С начала навигации начальник Ветлужского агентства Волжского грузового пароходства тов. Зудрилов обещал помочь оборудовать красный уголок на газоходе В-61. Но вот прошла уже половина навигации, а своего обещания тов. Зудрилов не выполнил, хотя, как он заявляет, есть деньги на приобретение радиоприемника, плакатов, портретов, настольных игр.

Так в чем же дело, тов. Зудрилов?

Н. БУШУЕВ,
председатель судового комитета газохода В-61.

Невнимание к техническому состоянию флота

Общеизвестно, что одним из основных условий выполнения и перевыполнения плана грузоперевозок, сохранения технического состояния флота на должном уровне являются его культурная техническая эксплуатация и качественный ремонт. К сожалению, руководство Неманского пароходства, заботясь только о текущих делах, недопустимо халатно относится к вопросу о сохранении технического состояния флота.

Приведем несколько фактов.

Буксирный пароход «Кутузов», вышедший лишь в конце прошлого года из капитального ремонта с первой категорией технического состояния, был по распоряжению начальника Калининградского порта тов. Чернова использован в качестве ледокола и в результате столь безобразной эксплоатации переведен в третью категорию. В пароходстве позаинтересовались такими действиями тов. Чернова, но этим дело и ограничилось. Понятно, что безнаказанность повлекла за собой новые нарушения. В том же порту колхозная баржа № 213 третью навигацию плавает без документов Регистра, а когда ее пред'явили для освидетельствования инспектору Регистра тов. Премининy в незачищенном виде, законным требованиям инспектора тов. Чернов пренебрег, заявив:

— Баржи для осмотра зачищать не буду, я забочусь о выполнении плана, а не о состоянии флота.

Очистка барж по существующему положению производится за счет клиентуры. И если тов. Чернов взимает стоимость зачистки барж с клиентуры, почему же он не производит этой операции?

Не меньше непорядков в деле эксплоатации отечественных судовых агрегатов, в частности паровых котлов. Так, паровой котел пассажирского парохода «Мария Мельникайте» Регистр осматривал под паром при сравнительно низком давлении; тем не менее в нижней части топки по всей длине была обнаружена вода, вытекающая из огневой камеры. А ведь это судно срочно отправлялось на гродненский участок для постоянной работы!

Эти и другие случаи выявлены в Каунасе, под боком у пароходства. Нетрудно представить, каково же качество эксплоатации котлов на более отдаленных линейных участках! На одном из них буксирный пароход «Ломоносов» получил в начале июня серьезную аварию корпуса и котла в результате упуска воды и уже скоро два месяца стоит у стенки завода.

По данным инспекции судоходства Прибалтийского бассейна число аварий в июне по Неманскому пароходству на 28 проц. превысило показатель соответствующего месяца прошлого года.

О всех подобных случаях, особенно о халатной эксплоатации судовых котлов, прибалтийская инспекция Регистра сигнализировала и руководству пароходства и Главюгофлоту. Однако руководители пароходства стараются не замечать наших сигналов, не принимают мер к тому, чтобы изжить вопиющие недостатки в технической эксплоатации флота и в его ремонте.

Незавидную позицию занял и начальник Главюгофлота тов. Рылков. В своем письме, отправленном нам 28 июня, он расценивает тревожные сигналы Регистра как нездоровые ведомственные взаимоотношения между ним и пароходством.

И. НОСОВ,
начальник прибалтийской инспекции Речного Регистра.

Речникам — благоустроенные жилища

Запорожский отряд Днепровского бассейнового управления ГВРУ начал строить дом № 66-а по ул. К. Либкнехта еще в прошлом году. По графику этот дом жилой площадью в 950 кв. метров должен был быть сдан в эксплоатацию к 1 августа. Кроме того, по распоряжению министерства отряду отпущены дополнительные средства на строительство дома с жилой площадью в 850 кв. метров, который надо ввести в эксплоатацию в декабре.

Оба эти дома предназначены для Запорожского завода. Работники завода настороженно следят за стройкой. Работы не ведутся и встает угроза, что в этом году дома не будут готовы. Сначала руководители отряда об'ясняли такое положение отсутствием материалов, но в настоящее время строители материалами обеспечены полностью, рабочей силы хватает, а сдвигов в работе все нет. Начальник бассейнового управления ГВРУ тов. Бобровников, перед которым дирекция завода неоднократно ставила вопрос об отставании запорожских строек, давал в ответ заверения, что положение будет выправлено. Но оказались эти заверения пустыми словами, и если не будут приняты решительные меры со стороны министерства, то Запорожский завод очутится к зиме в очень тяжелых условиях и не сможет дать прибывающему плавсоставу сносное жилье.

Надо учесть, что производственный профиль завода меняется, ему нужны дополнительные кадры котельщиков и электросварщиков, которые он не может набрать и закрепить из-за отсутствия свободной жилой площади. Нуждаются в ней также многие из работающих сейчас на заводе.

Не лучше идет и строительство заводского слипа, который следовало сдать в эксплоатацию еще в июне. Фактически здесь полностью прекращены работы. Новый срок окончания постройки наклонной части слипа — 10 сентября, но все говорит о том, что он также не будет выдержан.

И. РОГОВОЙ,
член комиссии по проверке готовности завода к зиме.

* * *

В 1948 году Новоладожскому судоремонтному заводу были отпущены средства на постройку двух четырехквартирных домов. Они были построены. В одном доме разместилось общежитие рабочих завода, в другом поселились инженерно-технические работники.

Но, поскольку дома были построены из бруса и не на твердом грунте, они уже в прошлом году дали большую осадку. В стенах и в полу образовались щели и в зимнее время жильцам домов приходится отнюдь не сладко. Не удалась попытка конопатить стены, ибо, как известно, брус не имеет паза и пакля не держится.

А денег на осадочный ремонт ни пароходство, ни Главсеверофлот заводу не отпускают. Неоднократно на партийном собрании говорилось о необходимости отремонтировать дома, привести их в жилое состояние. К такому же выводу пришла комиссия общественного смотра, созданная профсоюзной организацией завода. Но голос общественности, как и голос заводской администрации, не доходит до тех, кто ведает распределением кредитов на ремонт жилых зданий. Новоладожскому заводу средств на ремонт домов до сих пор не дают. Между тем до осени, когда уже фактически нельзя будет производить штукатурку, остались считанные недели.

Ф. МАХАЕВ.

Не срывайте нам практики

Мы, группа учащихся 4-го курса судостроительного отделения Горьковского речного училища, с 14 июля были направлены на практику на астраханский завод имени III Интернационала. Приехав туда, узнали, что договор между заводом и училищем был расторгнут в то время, когда мы находились в пути, и что пройти практику при этом заводе нам не удастся.

Очутившись в таком положении, мы обратились в управление пароходства Волготанкер с просьбой определить нас на практику на другой завод. Пароходство предложило нам завод имени Ленина. Администрация завода со своей стороны пообещала, что постарается дать практику по программе училища.

К сожалению, выполнить свое обещание работники завода не могут. Здесь производство носит почти исключительно судоремонтный, а не судостроительный характер, не отвечает нашей программе, в первую очередь по вопросу стального судостроения. Ничего нового по сравнению с тем, что мы уже проходили на предыдущих двух практиках по судоремонту, здесь получить не можем.

Пока еще есть время, эта ошибка должна быть исправлена. Иначе, если сорвется наша практика, мы не сможем считать себя полноценными техниками-судостроителями, организаторами производства, которыми нам предстоит стать через несколько месяцев, когда официально закончим курс училища.

Курсанты: **Ю. АЛЕКСЕЕВ, А. ПЛЮСНИН, В. МОРОЗОВ** и др.

Северный порт Москвы. Выгрузка песка из баржи для новостроек столицы.
Фото С. РОССИНА.

В меню — „птички“

На пароходе «Добролюбов» во время рейса по Северной Двине из Котласа в Архангельск многие заходили в ресторан в надежде пообедать. В меню широкий ассортимент блюд. Но...

— Дайте овощной винегрет.

— Его нет, — отвечает официантка.

— Ну, тогда начнем обед с кислых щей...

— Кислых щей тоже нет.

— А сосиски можно?

— Сосиски? Их нет...

— Но треску жареную подать можете?

— Можно.

Через пять минут официантка возвращается и заявляет:

— Трески нет: не успели вымочить.

— Позвольте, что же получается: вы отказываете даже первым посетителям ресторана в подаче блюд, которые указаны в меню?

Официантка ответила на наш недоуменный вопрос:

— А вы внимательней смотрите карточку меню: там, где проставлены карандашом «птички», этих блюд нет. На карточке есть, а на кухне их нет.

На карточке меню мы насчитали десять «птичек».

Но ведь эти «птички», к сожалению, нес'едобны.

В. ЕВГЕНЬЕВ.

ВОЛОГДА.

Коротко

Комсомольцы-речники Амурского бассейна, выступая застрельщиками в социалистическом соревновании, добиваются новых успехов в труде. На-днях краевой комитет комсомола вручил почетные грамоты девяти лучшим молодым производственникам Амурского пароходства. В числе награжденных — масленщик парохода «Свердлов» тов. Морейчук, работник затона Синда тов. Палкин и другие.

* * *

На пароходе «Николай Вилков» (Восточносибирское пароходство) проведена читательская конференция по роману лауреата Сталинской премии В. Ажаева «Далеко от Москвы». В обсуждении книги приняли участие председатель судового комитета тов. Яковенко, секретарь комсомольской организации тов. Белоногов, кочегар тов. Губанов и другие. Конференция прошла оживленно и вызвала большой интерес.

* * *

Верхнеиртышский бассейновый комитет профсоюза речников отпустил 6 тысяч рублей для пополнения библиотеки пристани Устькаменогорск. Уже приобретено большое количество литературы. Библиотека обогатилась произведениями В. И. Ленина, И. В. Сталина, сочинениями русских классиков, книгами лауреатов Сталинской премии С. Бабаевского, Е. Мальцева, В. Пановой.

В Министерстве речного флота

За долголетнюю плодотворную работу на речном транспорте в связи с 60-летием со дня рождения капитан парохода «Степан Разин» (пароходство Волготанкер) тов. Курнев И. Я. приказом министра награжден значком «Отличник соцсоревнования МРФ» и денежной премией.

* * *

За проявленную инициативу по проводке груженых грузовых теплоходов из Северного порта в Московский по каналу имени Москвы через затруднительный участок пути реки Москвы приказом министра речного флота награждены почетной грамотой МРФ с выдачей месячного оклада: капитан теплохода «Аджария» Волжского грузового пароходства тов. Фокеев А. Н., механик теплохода «Аджария» тов. Доронюв В. А., капитан-наставник пароходства канала Москва—Волга тов. Пряников Е. Г.

По следам наших выступлений

„СЛУЧАЙ В ПУТИ“

В маленьком фельетоне, напечатанном под таким заголовком в № 57 «Речного транспорта» от 18 июля с. г., сообщалось о бездеятельности Ярославского порта ночью, несмотря на то, что большинство грузо-пассажирских судов прибывает в порт именно в ночные часы и простаивает там в ожидании обработки.

Партийное бюро Ярославского порта, признавая критику газеты правильной, извещает редакцию, что в порту введено ночное дежурство с обязательным присутствием на всех участках руководящих работников.

По следам неопубликованных писем

Редакция получила письмо от рабочего Моряковского завода тов. Градобоева, который сообщал о неупорядоченности пассажирского сообщения между Моряковским и Самусьским затонами и городом Томском.

Из Главвостока, куда редакция направила письмо тов. Градобоева, нам сообщили, что Западносибирское пароходство рассмотрело этот вопрос и приняло решение организовать специальную линию: Моряковский и Самусьский затоны — Томск с прикреплением к ней постоянного катера для перевозки пассажиров.

За рубежом

Обзор телеграмм

События в Корее

Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило 8 августа, что на всех фронтах части Народной армии продолжали вести ожесточенные бои с американскими и лисынмановскими войсками.

Авиация Народной армии мужественно ведет бои с американскими самолетами и продолжает бомбить скопления войск противника, коммуникации в тылу врага и военные сооружения, нанося противнику большие потери.

Поддерживая наступление частей Народной армии, партизанские отряды в провинциях Южный и Северный Кенсан активизировали свои действия и продолжают расстраивать тылы противника.

Американская авиация варварски бомбардирует города Южной и Северной Кореи, в том числе район Пхеньяна. 7 августа после полудня более 30 четырехмоторных американских самолетов в течение 3 часов сбросили на Пхеньян и его окрестности несколько сот бомб. В результате разрушены здания редакций газет, институты, больницы, культурно-просветительные учреждения и много жилых домов. Имеются убитые и раненые среди населения, в том числе среди больных и учащихся.

Части Народной армии, наступающие на восточном побережье южнее Чхонсона (Киндзио), полностью уничтожили вражеский полк. На этом же направлении наступающие войска Народной армии окружили крупную группировку противника и начали бои по ее уничтожению. В результате этих боев разбиты 18-й полк, мотомеханизированный полк, артиллерийский дивизион и другие части противника. Захвачены трофеи и в том числе четыре орудия 105-миллиметрового калибра и 70 автомашин.

9 августа Главное командование Народной армии сообщило, что части Народной армии, освободившие Гуньи (Гун'и) и продолжающие наступление на юг, разгромили южнее Гуньи упорно сопротивлявшегося противника. В этом бою взято в плен много солдат и офицеров противника. Захвачены 35 автомашин и другие трофеи. Уничтожены железнодорожные составы противника с продовольствием, горючим, снарядами и другим снаряжением.

На другом участке фронта авиация и зенитные части Народной армии сбили 14 американских бомбардировщиков и истребителей, препятствовавших наступлению войск Народной армии. Продолжая наступление, войска Народной армии, разгромившие 18-й пехотный полк, мотомеханизированный полк, артиллерийский дивизион и другие части противника в районе восточного побережья, уничтожили и пленили 1-й и 16-й полки так называемой сеульской дивизии лисынмановской марионеточной армии. Захвачены большие трофеи.

В районе южного побережья войска Народной армии отбили несколько контратак американских пехотных частей, предпринятых под прикрытием более 10 танков.

Части Народной армии, наступающие в этом районе, сосредоточенным огнем отбили попытку лисынмановских марионеточных войск высадить морской десант. При этом был потоплен один вражеский корабль. Другой корабль скрылся.

8 августа 11 четырехмоторных американских бомбардировщиков снова совершили варварский налет на Пхеньян. В результате налета было разрушено много жилых домов. Имеются жертвы среди гражданского населения.

273 МИЛЛИОНА ПОДПИСЕЙ ПОД СТОКГОЛЬМСКИМ ВОЗЗВАНИЕМ

Как явствует из коммюнике председателя Постоянного Комитета Всемирного конгресса сторонников мира Фредерика Жолио-Кюри, по истечении трех месяцев кампании, проводящейся во всем мире, а в некоторых странах лишь начинающейся, под Стокгольмским Воззванием поставлено 273.470.566 подписей.

В это число не включены подписи, собранные в таких странах, как Цейлон, Кипр, Индонезия, Ирак, Мексика, Непал, Новая Зеландия, Пакистан, Перу, Порто-Рико, Турция, Южно-Африканский Союз, Вьетнам, которые еще не прислали сведений.

«Кампания по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием, — подчеркивается в коммюнике, — охватывает весь мир и продолжается в настоящее время более чем в 75 странах. Если принять во внимание, что в большинстве случаев Воззвание подписывали лишь взрослые люди, можно считать, что к Воззванию присоединилось в общей сложности 600 млн. людей, что составляет около четверти населения всего земного шара.

Среди подписавших фигурируют люди из всех стран, люди всех убеждений, всех верований и различного социального положения.

Мы приветствуем всех, от кого поступили эти подписи и чьи усилия являются вкладом в борьбу за запрещение оружия агрессии и массового разрушения, которым является атомное оружие.

Мы призываем продолжать и расширять действия, направленные на достижение этой цели.

Запрещение атомного оружия является основным этапом на пути к ослаблению напряженности международного положения, благодаря чему мир во всем мире, над которым нависла серьезная угроза, может еще быть и должен быть спасен».

НОВЫЕ ПРОВОКАЦИИ АМЕРИКАНСКИХ ИМПЕРИАЛИСТОВ ПРОТИВ ГЕРМАНСКОЙ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Агентство АДН передало, что 27 июля американский самолет «С-45», летевший из Франкфурта-на-Майне в Берлин, в 10 час. 15 мин. сбросил с высоты 1.500 метров на территорию Ораниенбаума (9 км восточнее города Дессау) две зажигательные бомбы. Одна из бомб, упав на землю, загорелась сильным пламенем, высота которого достигала 3—4 метров, причем распространился густой дым серовато-белого цвета. Бомбы были изготовлены из легкой белой жести, длина бомб — 400 миллиметров, диаметр — 50 миллиметров. Обе бомбы были наполнены термитом.

19 июля пролетавший в районе деревни Клиц (Саксония-Ангальт) американский самолет сбросил зажигательную бомбу на поле созревшей озимой пшеницы, однако бомба не загорелась.

Эти новые враждебные провокации американских поджигателей войны вызвали негодование общественности Германской демократической республики.

ПОЛОЖЕНИЕ В ИНДОНЕЗИИ

На Целебесе, как сообщает из Джакарты агентство АНП, продолжаются бои между голландскими войсками и индонезийцами. Связь между Джакартой и Макассаром еще не восстановлена. На улицах Макассара голландские войска ведут бои с индонезийскими партизанами.

Корреспондент «Де Фолькскрант» передает, что на Целебесе повсюду действуют партизанские отряды, находящиеся под руководством левых организаций. Сейчас насчитывается около 40 тыс. вооруженных партизан. Они контролируют почти все внутренние районы острова Целебес.

НЕМЕЦКИЙ НАРОД НЕ ЖЕЛАЕТ СНОВА СТАТЬ ПУШЕЧНЫМ МЯСОМ

Согласно сообщению агентства АДН из Дюссельдорфа, офицеры бывшей 1-й гитлеровской парашютно-стрелковой дивизии сообщили западногерманскому комитету борцов за мир подробные сведения о подготовке к созданию в Западной Германии парашютно-стрелковой дивизии. Указывается, что правая рука генерала Штудента — командир одного из полков бывшей 1-й гитлеровской парашютно-стрелковой дивизии Отто Лаун создал центр бывших стрелков-парашютистов. В одном из писем бывшим стрелкам-парашютистам Отто Лаун сообщает, что он установил связь также с солдатами бывшей 1-й парашютно-стрелковой дивизии, находящимися в настоящее время во французском иностранном легионе в Индо-Китае.

Около 1.600 «специалистов», как указывается в письме Лауна, заняты сбором адресов бывших стрелков-парашютистов. Эта работа ведется под маркой «службы по розыску пропавших без вести».

Западногерманский комитет борцов за мир отмечает, что эти факты говорят о широких военных приготовлениях в Западной Германии. Бывших немецких стрелков-парашютистов готовят в качестве пушечного мяса для новой агрессивной войны. Уже обсуждался вопрос об отправке бывших немецких стрелков-парашютистов в Корею.

40-ТЫСЯЧНЫЙ МИТИНГ ПРОТЕСТА ТРУДЯЩИХСЯ БУХАРЕСТА ПРОТИВ АМЕРИКАНСКОЙ ВООРУЖЕННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ В КОРЕЕ

7 августа в Бухаресте состоялся 40-тысячный митинг протеста трудящихся против американской агрессии в Корее.

Из конца в конец огромного стадиона, где проходил митинг, раздавались возгласы: «Да здравствует СССР — оплот мира во всем мире!», «Да здравствует товарищ Сталин!», «Да здравствует героический корейский народ!», «Руки прочь от Кореи!», «Да здравствует Румынская рабочая партия и ее руководитель Георгиу-Деж!».

На трибуне—большой портрет товарища И. В. Сталина, а также портреты Ким Ир Сена и Георгиу-Деж.

Выступивший на митинге председатель Всеобщей конфедерации труда Румынской народной республики Г. Апостол сказал:

«Борьбу за свободу и независимость героического корейского народа поддерживают сотни миллионов честных людей во всем мире, которые поняли, что для защиты мира необходимо еще теснее сплотить свои ряды и удесятерить усилия в борьбе с поджигателями новой войны. Трудящиеся Румынской народной республики на многочисленных собраниях выразили свое негодование по поводу американской агрессии в Корее».

ПРИЗЫВ ВЕНГЕРСКИХ ДЕЯТЕЛЕЙ ИСКУССТВ

Участники многолюдного митинга, созванного венгерским союзом деятелей театра и кинематографии, выразили протест против агрессии американских империалистов в Корее и заявили о своей солидарности с борющимся за свободу и независимость героическим корейским народом.

На митинге выступил с речью лауреат премии им. Кошута артист Национального театра А. Шомлаи.

Агрессия американских империалистов в Корее, сказал он, вызвала гнев в сердце каждого честного человека.

Венгерские трудящиеся активно поддерживают борьбу корейского народа за свободу. Шомлаи призвал всех работников искусств стать в ряды международного движения за мир.

Новый Устав службы на судах речного флота

(Окончание. Начало на 3-й стр.).

ся постоянным заместителем капитана. При отсутствии капитана он пользуется всеми правами капитана и несет ответственность за всю работу паротеплохода.

На обязанности 2-го штурмана лежит непосредственное руководство грузовыми операциями судна, он же несет полную ответственность за целостность и сохранность перевозимых на паротеплоходе грузов и багажа. 3-й штурман ведет по поручению капитана кассовую отчетность судна, хранит судовые документы и документы строгой отчетности. И если 2-й штурман несет в установленные часы самостоятельную вахту, то 3-й штурман несет вахту совместно с капитаном под его наблюдением и ответственностью.

Успех работы паротеплохода во многом зависит не только от мастерства судоводителей (капитана и его помощников), но и от мастерства механика, обеспечивающего безотказное действие всех судовых машин и механизмов. В Уставе подробно излагаются права и обязанности механика паротеплохода, его помощников и других членов машинной команды. Механик ведает судовыми паросиловыми установками и всеми судовыми механизмами. «Механик подчинен капитану паротеплохода, а во время несения вахты — вахтенному начальнику» (§ 67).

Механику непосредственно подчинены его помощники и вся машинная команда, среди которой он распределяет работы как на время вахты, так и вне ее и контролирует исполнение своих заданий. Механик должен не только сам отлично знать машины и механизмы и организовать их правильную техническую эксплоатацию, но и обеспечить отличное знание дела и исполнение своих обязанностей каждым членом машинной команды. Механик ведет свою работу в строгом соответствии с правилами и инструкциями, которые направляются ему для руководства пароходством, и выполняет технические указания линейного механика и механика-наставника.

Характерной особенностью судна как самостоятельной производственной единицы транспортного конвейера является то, что на судне люди не только работают, но и постоянно живут большую часть года. Обеспечение внутреннего распорядка на судне, способствующего высокой производительности труда, здоровому и культурному отдыху членов его экипажа,—весьма важная задача. И потому-то вопросам внутреннего распорядка на паротеплоходе и жилым помещениям отведена в Уставе отдельная глава.

В успешном осуществлении государственных планов перевозок речным транспортом большая роль принадлежит несамоходному — баржевому—флоту. Изложению прав и обязанностей экипажа несамоходного судна посвящен заключительный, VI раздел Устава.

Единоначальником и руководителем на несамоходном судне является шкипер. Шкипер «несет полную ответственность за состояние судна, сохранность перевозимых грузов и состояние дисциплины среди команды судна» (§ 146). Он назначается и освобождается начальником пароходства или порта-пристани. Шкипер должен хорошо знать Правила плавания, Правила технической эксплоатации, Устав о дисциплине, Устав о службе на судах речного флота, отлично владеть мастерством управления судном, мастерством погрузки-разгрузки, правильного размещения груза в трюмах, знать порядок и условия приема и сдачи грузов, оформления перевозочных документов и маркировки грузов. В непосредственном подчинении шкипера находятся помощник шкипера и матросы, которыми он руководит и которых он мобилизует на выполнение производственных заданий, на работу без аварий и простоев, на сохранение доверенной команде судна социалистической собственности. Шкипер обязан неустанно заботиться о своих подчиненных, поощрять лучших и строго взыскивать с нерадивых членов команды.

Устав службы на судах Министерства речного флота должен стать неот'емлемым спутником, предметом личного обихода всех работников плавсостава. Довести этот Устав до каждого работника самоходного и несамоходного флота, добиться точного и сознательного исполнения всех его положений — святая обязанность хозяйственных руководителей, политорганов, партийных и профсоюзных организаций речников, всей водницкой печати.

В. КУТЬЯНОВ.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ДЛЯ РАБОТЫ В ОТ'ЕЗД НА ДОГОВОРНЫХ НАЧАЛАХ
ТРЕБУЮТСЯ:
ИНЖЕНЕРЫ И ТЕХНИКИ разных специальностей.
СПЕЦИАЛИСТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОДНОГО И АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА.
ПОЧТОВО-ТЕЛЕГРАФНЫЕ РАБОТНИКИ разных квалификаций.
ПЛАНОВО-ФИНАНСОВЫЕ И СЧЕТНЫЕ РАБОТНИКИ.
МАШИНИСТКИ-СТЕНОГРАФИСТКИ высшей квалификации.
ШОФЕРЫ 1-го, 2-го и 3-го классов.
ПО ВОПРОСАМ НАЙМА ОБРАЩАТЬСЯ ПО АДРЕСУ:
Москва, Гоголевский бульв., д. 14
ОТДЕЛ КАДРОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ
АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — Б 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.
Б03204 Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2203.